

Транспортная неделя в одном журнале



Электронный бюллетень "ТРАНСПОРТ-news"

4 октября 2017 г. № 10/1 (976)

СОДЕРЖАНИЕ

Производственно-практический журнал "ТРАНСПОРТ" –– специализированное еженедельное информационно-аналитическое издание для органов государственного управления и регулирования, отраслевых объединений и операторов национального транспортного рынка.

Учредитель и издатель:
Издательская организация АО "ПЛАСКЕ"
Распространяется только по предварительной подписке.
Главный редактор:
Виктория Хрусталева, *red@transport-journal.com*
Редакторы отделов:
Татьяна Корнилова, Инна Рослик, Тамара Курыленко, Ольга Зинченко
info@transport-journal.com
Корректор: Алла Винярская
Отдел подписки:
Сергей Бохан, *subscribe@transport-journal.com*
Отдел рекламы:
Татьяна Ятел, *reklama@transport-journal.com*
Свидетельство о госрегистрации СМИ:
КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адрес редакции:
г. Киев, ул. Б.Гмыри, 1Б/6, оф.167.
Тел.: (044) 503-63-73.

Центральный офис:
г. Одесса, ул. Акад. Заболотного, 12
Тел.: (048) 7-385-385, 7-288-288

info@transport-journal.com
www.transport-journal.com



Seminars

Training

Events

Conferences


Vocational Training for International Freight Forwarders (FIATA Diploma)
Профессиональная подготовка международных экспедиторов грузов (диплом FIATA)


Supply Chain Management (FIATA Higher Diploma)
Управление цепями поставок (высший диплом FIATA)


ICAO/FIATA Dangerous Goods by Air Training Programme
Правила перевозки опасных грузов по воздуху (диплом ICAO/FIATA)


Basic Course on Air Freight Transport
Базовый курс по грузовым авиационным перевозкам


Dangerous Goods by Air: Initial and Recurrent Courses
Базовый и периодический курсы по перевозке опасных грузов авиационным транспортном


Passenger Air Transport Sales: Basic Course
Базовый курс по организации продажи пассажирских перевозок на авиационном транспорте


Amadeus Basic Course
Базовый курс по работе в системе Amadeus


Amadeus Hotels and Cars Course
Отели и автомобили в системе Amadeus


Amadeus Central Ticketing
Центральный тикетинг


Training and advanced vocational training of declarants and customs clearance agents
Подготовка и повышение квалификации декларантов и агентов по таможенному оформлению


Trainings and Workshops
Тренинги и семинары



Energy in motion

Customer Service Center
Центры по обслуживанию клиентов

Odessa, Ukraine
14a, Marazlievskaya str.

г. Одесса, Украина
ул. Маразлиевская, 14а

+380 (48) 7 385 385
+380 (48) 7 385 375

consulting@plaske.ua

plaske.ua/knowledge










MICU License: AE Series No 293747 as of 26.06.2014. Лицензия МДСУ: Серия АЕ №293747 от 26.06.2014

K-A4-15i1111-01

АВТОТРАНСПОРТ И ДОРОГИ

С 2018 г. финансирование дорожных работ увеличится на треть

1.01.2018 г. начнет работу Дорожный фонд — новый инструмент финансирования дорожных работ. В результате объемы финансирования возрастут с нынешних 30 млрд грн. до 42 млрд грн. Об этом заявил Премьер-министр Украины В. Гройсман во время "Часа вопросов к правительству".

"В следующем году мы увеличим финансирование дорожного строительства. На это предусмотрено 44 млрд грн.", — сказал он.

По словам главы правительства, 32,6 млрд грн. будет направлено в Дорожный фонд, 5,4 млрд грн. — на строительство дорог в рамках международных соглашений, 4 млрд грн. — выделено на строительство дороги Львов—Тернополь—Хмельницкий—Винница—Умань—Одесса—Николаев—Херсон, а также 2 млрд грн. — на восстановление дороги Киев—Харьков—Должанский, сообщает *Укринформ.*

К ТЕМЕ:

Контроль качества дорожных работ будет осуществляться онлайн

Качественное использование средств Государственного дорожного фонда Украины, который должен начать работу с 2018 г., возможно только при наличии жесткого контроля и механизма наказаний. Такое мнение высказал министр инфраструктуры В. Омелян в эфире *5 канала*.

По словам министра, в местах дорожных работ будут установлены камеры для слежения за работой техники на том или ином участке дороги и понимания того, присутствует ли она там вообще.

"Во-вторых, вся отчетность должна быть в электронном формате, чтобы нельзя было обмануть, написать то, чего нет", — добавил В. Омелян.

Справка. *17.11.2016 г. ВР приняла в целом закон о создании Государственного дорожного фонда Украины. Из него, в т.ч., будут финансироваться меры повышения безопасности дорожного движения согласно государственным программам. Законом установлено, что налоги (акцизы), определенные источниками наполнения фонда, будут зачисляться в спецфонд в следующем размере: в 2018 г. — 50%, в 2019 г. — 75%, с 2020 г. — 100%, сообщает* Интерфакс-Украина.

В Укравтодоре заявили о проблемах с "таможенными" деньгами

Средства на ремонт дорог в рамках "таможенного эксперимента" поступают не в полном объеме. Об этом заявил и.о. руководителя Укравтодора С. Новак, сообщает *Укринформ.*

Он рассказал, что без учета проектов международных финансовых организаций на содержание, погашение долгов и строительство дорог запланировано около 26—27 млрд грн.

"Около 16 млрд грн. из этой суммы — деньги, которые Минфин запланировал за счет "таможенного эксперимента". И это сейчас реальная проблема, потому что средства от "таможенного эксперимента" не поступают по запланированному графику", — заявил С. Новак.

Он отметил, что ситуация по областям разная, что также несправедливо. "И самое главное, что распорядителем этих средств является не Укравтодор, а облгосадминистрации, ответственность за них несут председатели ОГА", — добавил С. Новак.

Что касается бюджетных и кредитных средств, за которые отвечает Укравтодор, то, по словам руководителя службы, из общей суммы на 2017 г. в размере около 8—9 млрд грн., ведомство использовало более 50%.

Днепропетровская обл. в т.г. получит рекордную сумму на восстановление дорог

Из госбюджета на финансирование работ по восстановлению дорог Днепропетровской обл. в т.г. предусмотрено финансирование на рекордную сумму — около 1 млрд грн. Из областного бюджета софинансирование — менее 1%.

В частности, на восстановление дорог региона предусмотрено: из общего фонда госбюджета — 402 млн грн., от таможенного эксперимента — 401 млн грн., в рамках реализации государственных инвестпроектов — 150 млн грн., кредитные средства — около 30 млн грн. Т.о., из общего фонда госбюджета в 2017 г. на средний и капитальный ремонт дорог Днепропетровской обл. планируется направить 982 млн грн.

Объем финансирования от Днепропетровской облгосадминистрации является одним из самых маленьких среди областей страны. Так, в областном бюджете на ремонт дорог планируется выделить всего 10 млн грн., что составляет около 1% от общей суммы всех видов средств из госбюджета.

Укравтодор в Днепропетровской обл. в т.г. проводит текущий средний ремонт на отдельных участках дорог Н-23 (Кропивницкий—Кривой Рог—Запорожье), км 224—229, Р-52/Н-31 (Днепр—Царичанка—Кобеляки—Решетиловка), км 24—96 км, Н-11 (Днепр—Николаев), км 53—137, 164—179 и 414—450, Н-08 (Борисполь—Днепр—Запорожье), км 414—450, М-04 (Знаменка—Луганск—Изварино), км 91—148 и км 297—357.

В частности, в рамках проведения работ по текущему среднему ремонту автодороги госзначения Н-08 на участке км 414—450, где ремонт не проводился с 2005 г., работы выполняются по заказу подчиненной Укравтодору Службы автомобильных дорог области. Все работы по ремонту дороги и обеспечение безопасности движения осуществляются исключительно за средства госбюджета в объеме 86,1 млн грн. и таможенного эксперимента в объеме 75 млн грн. Днепропетровская обл. работы из местного бюджета не финансирует, ввиду чего провести ремонтные работы на большем участке дороги Н-08 (Борисполь—Днепр—Запорожье) в т.г. будет сложно.



Примечание. *Наибольший объем софинансирования ремонтов дорог госзначения в т.г. обеспечен Полтавской и Львовской областными администрациями.*

Укравтодор объявил предварительный отбор подрядчиков на содержание М-06

Укравтодор в рамках Проекта развития дорожной отрасли намерен провести предварительный квалификационный отбор подрядчиков на выполнение работ по содержанию участков автодороги М-06 (Киев—Чоп): км 14+080—129+600 (лот 1); км 151+730—259+592 (лот 2); км 259+592—434+230 (лот 3).

Указанные участки расположены к западу от столицы Украины и совпадают с существующей дорогой М-06 между городом Киев и границей Ривненской и Львовской областей и включают: работы по реабилитации и совершенствованию, работы и услуги по текущему содержанию, аварийные работы.

Заявки на предварительный квалификационный отбор могут подаваться на один или несколько лотов. Ожидается, что приглашения принять участие в тендере будут направлены в декабре 2017 г.

Предварительный квалификационный отбор будет проводиться в соответствии с процедурой, описанной в руководстве по закупкам по займам МБРР и кредитам МАР Всемирного банка от января 2011 г. (обновлено в июле 2014 г.) и будет открыт для всех участников тендера, которые имеют на это право, как определено в руководстве.

Документацию на предварительный квалификационный отбор можно получить бесплатно в формате PDF на электронный адрес по письменному запросу на mail@ukrdorinvest.gov.ua, сообщает пресс-служба Укравтодора.

Заявки на предварительный квалификационный отбор должны быть направлены в запечатанных конвертах и доставлены не позднее 14:00 (по Киевскому времени) 2.11.2017 г.

Укравтодор заявил о намерении реконструировать трассу М-03

Служба автомобильных дорог в Харьковской обл. сообщила о намерении приступить к реконструкции автодороги госзначения М-03 (Киев—Харьков—Должанский) на участке км 452+040 (пгт Манченки)—461+540 (пгт Коротич) в Харьковском районе Харьковской обл.

Реконструкция этого участка дороги позволит улучшить эксплуатационные качества дороги, скорость и комфорт проезда; усовершенствовать транспортную инфраструктуру Харьковского района области и повысить уровень экологической и дорожной безопасности, сообщает пресс-служба Укравтодора.

Укравтодор налаживает работу с белорусскими дорожниками

В рамках дальнейшего расширения конкуренции на рынке услуг в дорожной отрасли и повышения качества проведения работ по строительству и ремонту дорог в Украине представители руководящего состава Укравтодора встретились с гендиректором холдинговой компании "Белавтодор" Ю. Масюком.

На встрече обсудили вопросы дальнейшего сотрудничества с белорусской компанией в плоскости строительства, реконструкции и капитального ремонта автомобильных дорог в Украине, сообщает пресс-служба Укравтодора.

Справка. *Основными видами деятельности холдинга "Белавтодор" являются строительство, реконструкция и капитальный ремонт автомобильных дорог. В период с 2010 г. по 2016 г. предприятиями холдинга успешно реализованы следующие проекты в Республике Беларусь: объездная дорога территории Национального парка "Беловежская пуща", вторая кольцевая автомобильная дорога вокруг г. Минск, дорога М-4 (Минск—Могилев) с мостом через р. Днепр, Юго-Восточная объездная дорога г. Островец, мосты через реки Днепр, Западная Двина, Сож, Щара, Уборть, Птичь, Бася.*

На М-05 ограничено движение из-за ремонтных работ

29.09.2017 г. после завершения ремонтных работ по капремонту правого проезда автодороги госзначения М-05 (Киев—Одесса) на км 402—409 начались ремонтные работы на левом проезде.

Укравтодор обратился к водителям с просьбой быть бдительными и предельно внимательными в местах проведения дорожных работ.

Движение транспорта осуществляется по правому проезду, сообщает пресс-служба Укравтодора.

Украинские дороги признали едва ли не худшими в мире

В 2016 г. Украина заняла 137 место из 144 стран мира по качеству дорожного покрытия, говорится в данных ежегодного рейтинга Всемирного экономического форума. Как сообщается, 97% украинских автодорог нуждаются в обновлении.

В 2017 г. будет отремонтировано около 2 тыс. км дорог — вдвое больше, чем в 2016 г., и на уровне 2011 г., когда Украина проводила масштабную стройку, готовясь к проведению Евро-2012.

До этого реконструкция автодорог аналогичного масштаба проводилась в 1990 г. (было отремонтировано 2532 км). Если тенденция получит продолжение, в 2018 г. может обновиться рекорд по масштабам строительства за всю историю независимой Украины, сообщает *ЛигаБизнесИнформ.*

Справка. *Всего в Украине 170 тыс. км дорог: 50 тыс. км — дороги госзначения, 120 тыс. км — местного. За ремонт первых отвечает Укравтодор, вторые — в ведении местных властей. К их финансированию Укравтодор отношения не имеет.*

Эксперты озвучили прогноз роста объема автоперевозок в 2018 г.

В 2018 г. рост объема автоперевозок будет более значительным, чем в т.г. Об этом заявил директор группы компаний PRIME Д. Леушкин, сообщает пресс-служба компании.

Он отметил, что, по данным Госкомстата Украины, в т.г. рост грузоперевозок по всем видам транспорта вырос на 5%, а рост объема автоперевозок соизмерим с этими цифрами. "В основном за счет украин-



ских экспортеров, которые активно осваивают новые рынки, в т.ч. и стран ЕС. Следующий год будет еще более успешным. По сдержанным прогнозам, объемы грузоперевозок в 2018 г. возрастут еще на 6—7%. А при благоприятной общеэкономической ситуации в стране и возобновлении кредитования реального сектора экономики можно рассчитывать на все 10% прироста объема перевозок автотранспортом", — заявляет Д. Леушкин.

По словам эксперта транспортной отрасли, это долгожданное оживление в их сфере бизнеса после длительного спада на рынке автоперевозок.

Однако украинские автопредприятия уже начинают ощущать серьезную конкуренцию на внутреннем рынке со стороны европейских перевозчиков.

"Внутренний рынок автоперевозок, который традиционно принадлежал украинскому бизнесу, начинает захватываться иностранными транспортными компаниями. Например, грузопоток в ту же Польшу — мы начинаем терять контроль над этим направлением. Все больше европейских перевозчиков начинают выполнять эти подряды", — констатирует Д. Леушкин.

Он рассказывает, что европейцы могут себе позволить поставить более низкие тарифы, поскольку зарабатывают не только на самой услуге перевозки, берясь выполнять украинские подряды. "Свои денежные потери они компенсируют за счет стоимости украинского топлива. Например, литр дизеля в Украине стоит 22 грн., а в Польше — 34 грн. Схема простая: европейская фура заезжает на территорию Украины, берет груз, заправляет полный бак топлива (1 тыс. л) и выезжает за границу. При этом мы понимаем, дешевле заправка — ниже себестоимость услуги — выгоднее тарифы для грузоотправителей. При этом украинские автоперевозчики не могут так же экономить, поскольку для украинских машин действует ограничение — можно вывезти за границу не более 500—600 л топлива. А значит, нужна будет дозаправка дорогим европейским топливом, и себестоимость перевозки автоматически подскакивает", — объясняет Д. Леушкин.

Тем не менее, директор группы компаний PRIME надеется, что общие позитивные тенденции развития отрасли автоперевозок смогут обеспечить украинских автотранспортников в 2018 г. достаточным объемом работы и отрасль продолжит развиваться и совершенствоваться.

До конца года транспортные перевозки подорожают

Из-за подорожания дизельного топлива и увеличения курса доллара себестоимость транспортных перевозок к концу т.г. возрастет на 10—15%, потянув за собой и тарифы для конечного потребителя. Такой прогноз озвучил директор группы компаний PRIME Д. Леушкин, сообщает пресс-служба компании.

"В августе себестоимость автомобильных перевозок была в районе 13—13,5 грн./км, продавали по 16 грн./км. Сейчас себестоимость поднялась до 14—14,5 грн./км, продаем, грубо говоря, по 17—17,5 грн./км. Т.е. за месяц подорожание транспортной услуги составило порядка 5%. Основные причины: резкое подорожание дизельного топлива и возрастание курса доллара", — сообщает Д. Леушкин.

По словам эксперта, за последние недели в сети заправок "ОККО" уже дважды подняли цены на дизельное топливо: один раз — на 50 коп. и второй раз — еще на 50 коп.

"И впереди столько же будет, как минимум. А "ОККО" — маркет-мейкер, по ним все равняются. И в итоге рост цен на дизтопливо в сентябре составит порядка 10—15%. А стоимость горюче-смазочных материалов — это более 60% себестоимости транспортной услуги. Плюс резина, запчасти и т.д., которые напрямую зависят от курса доллара. Отсюда и подорожание транспортной услуги", — пояснил Д. Леушкин.

По прогнозу директора группы компаний PRIME, к концу года себестоимость транспортных услуг увеличится еще минимум на 1 грн./км. При этом он уверен, что оттока клиентов не будет. Наоборот, некоторые грузоотправители придут на рынок автоперевозок. Главная причина — подорожание услуг "Укрзализныци".

Справка. *Тарифный комитет Мининфраструктуры намерен повысить тарифы на ж/д грузоперевозки с 1.10.2017 г. на 22,5%. Соответствующий приказ опубликован на сайте министерства, хотя Госрегслужба его пока не одобрила.*

Информация о запрете на въезд частных авто в ЕС с 2018 г. без техосмотра не соответствует действительности

Об этом сообщается на сайте Министерства инфраструктуры. Пресс-служба ведомства приносит извинения за некорректное представление информации о дате введения обязательного техосмотра транспортных средств.

В информации сообщается, что Мининфраструктуры разработало проект Закона Украины "О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины в сфере обеспечения безопасности эксплуатации колесных транспортных средств в соответствии с требованиями Соглашения об ассоциации между Украиной, с одной стороны, и Европейским Союзом, Европейским сообществом по атомной энергии и их государствами-членами, с другой стороны", в котором учтена необходимость имплементации положений Директивы 2014/45/ЕС.

В связи с этим наличие документа о техническом осмотре во время пересечения госграницы Украины станет обязательным после принятия ВР данного законопроекта и вступления закона в силу в установленном порядке.

Министерство инфраструктуры совместно с народными депутатами уже в ближайшее время направит законопроект на рассмотрение и надеется на его одобрение до 2018 г.

"Нафтогаз" продаст 59 из 62 своих автомобилей

НАК "Нафтогаз Украины" продаст почти все свои автомобили, купленные ранее за средства, полученные от должников прошлых лет, сообщила пресс-

служба компании. "Нафтогаз" продаст 59 из 62 автомобилей, которые сейчас принадлежат компании, в т.ч. автопарк мерседесов. Для этого "Нафтогаз" подал документы и ожидает необходимые согласования Министерства экономического развития и торговли, Министерства финансов, Фонда государственного имущества, Министерства юстиции и Кабинета Министров Украины", — говорится в сообщении на сайте компании, сообщает *Интерфакс-Украина*.

Примечание. *В настоящее время НАК "Нафтогаз Украины" арендует в ДК "Газ Украины" 5 автомобилей фольксваген, 37 автомобилей марки шкода Octavia и Superb. ДК "Газ Украины" закупила автомобили за средства, которые удалось получить у коммерческих компаний-должников по долгам прошлых лет. Компания приобрела автомобили шкода, собранные в Закарпатской области, у официального дилера производителя.*

Кременчуг получит новые троллейбусы Богдан

Согласно подписанному договору между ГП "АСЗ № 1" АО "АК "Богдан Моторс" и КП "Кременчугское троллейбусное управление", город Кременчуг должен получить 35 троллейбусов Богдан Т70117 и 5 Богдан Т90117.

Эта поставка будет одним из этапов внедрения в жизнь инвестиционного проекта "Проект обновления городского электротранспорта" Кременчугского горсовета, который предполагает не только покупку троллейбусов, но и восстановление троллейбусной инфраструктуры города.

Приобретение троллейбусов Богдан стало возможным за счет средств ЕБРР, благодаря которому город Кременчуг получил EUR8 млн кредитных и EUR2 млн грантовых средств для обновления электротранспорта.

Примечание. *Это уже будет не первый троллейбус Богдан в Кременчуге, так как в 2016 г. город получил современный городской троллейбус Богдан Т70117 с низким уровнем пола, окрашенный в фиолетовый цвет — фирменный цвет Кременчугского троллейбуса.*

В Киеве планируется открытие завода по производству трамваев

Польская компания Pojazdy Szynowe Pesa Bydgoszcz Spółka Akcyjna (Pesa) откроет в Киеве завод по производству трамваев. Об этом заявил мэр Киева, председатель Киевской горгосадминистрации В. Кличко в интервью *НВ*.

“Открою небольшую тайну: дело в том, что когда я ездил на польский завод Pesa, то договорился с руководством компании, что в Киеве они откроют свой завод — сначала крупноузловой сборки, а затем и полного цикла”, — сказал он.

Также, по его словам, сейчас в Киеве курсируют 400 трамваев, но 90% из них старше 30 лет. Недавно были куплены 40 польских трамваев и еще 7 львовских — завода "Электрон".

“Чтобы полностью обновить транспортный парк, нам нужно купить еще 165 новых трамваев, более 230 автобусов, 230 троллейбусов. Т.е. в 3—4 раза больше, чем приобрели сейчас. По самым скромным прогнозам, нужно еще лет пять, чтобы купить новый транспорт”, — добавил В. Кличко.

Примечание. *В июле т.г. польская компания Pesa выиграла торги на поставку Киеву 40 ед. низкопольных 26-метровых трамваев, обыграв "Электронтранс". Польская компания предложила трамваи за 1,813 млрд грн. при ожидаемой сумме закупки 1,946 млрд грн. При этом Pesa сначала предлагала их по 1,846 млрд грн.*

Корпорация "УкрАВТО" планирует выйти на рынок тракторов с корейскими LS

Корпорация "УкрАВТО" представила трактора южнокорейской компании LS в рамках международной агропромышленной выставки "АГРОЭКСПО-2017", проходившей в Кропивницком, сообщает пресс-служба корпорации. Согласно сообщению, цель презентации — изучить потребительский спрос на данную линейку тракторов, которая до этого не была представлена в Украине.

При этом в компании подчеркивают, что данный шаг выглядит полностью логичным и оправданным, поскольку агросектор начинает демонстрировать позитивную динамику и имеет огромный потенциал и перспективы для дальнейшего развития.

В пресс-службе сообщили, что корпорация пока не озвучивает информацию, подписано ли дистрибьюторское соглашение с южнокорейской LS, и другие подробности сотрудничества.

Справка. *LS — лидер среди производителей тракторов в Южной Корее. Начав деятельность как ветвь бизнеса материнской компании LG, компания уже 5 лет является эксклюзивным поставщиком тракторной техники по правительственной программе развития сельского хозяйства в стране. Продукция компании представлена на рынках стран США и Канады, а также в ряде других развитых стран Европы и Азии.*

По информации портала *Агроправда*, "УкрАВТО" намерена сделать ставку в Украине на две модели тракторов LS: V-серии мощностью 70—80 л.с. и H-серии мощностью 110—140 л.с. Цена трактора LS стартует от $38 тыс., а самые мощные будут предлагаться за $70 тыс. При этом, согласно оценке экспертов, по своим характеристикам LS являются прямыми конкурентами самых массовых в Украине тракторов МТЗ "Беларусь".

Мировое автопроизводство увеличилось

Во всемирной организации автопроизводителей (OICA) подвели итоги производства за 1 полугодие т.г. По данным OICA, за 6 месяцев 2017 г. мировой автопром произвел как минимум 48 млн автотранспортных средств (ряд стран не публикуют информацию о производстве тяжелых грузовиков). По сравнению с аналогичным периодом 2016 г. объем автопроизводства в мире вырос на 2,9%, сообщает ассоциация "Укравтопром".

Наибольшая доля в мировом автопроизводстве традиционно принадлежит выпуску легковых автомобилей, которых с января по июнь т.г. было изготовлено более 36 млн экземпляров. Относительно результата годичной давности производство в этом сегменте глобального автопрома увеличилось на 2,7%.

Крупнейшим производителем легковых автомобилей остается Китай. Заводы Поднебесной с января по



июнь выпустили 11,5 млн легковых авто, или на 3,2% больше, чем годом ранее.

На втором месте с 9% роста относительно 1 полугодия 2016 г. Япония, где было произведено 4,1 млн легковых автомобилей.

Несмотря на падение объемов производства на 3,5%, третье место уверенно удерживает немецкий автопром: в ФРГ за 6 месяцев т.г. произвели 2,9 млн легковых авто.

Южная Корея, отстав от своего результата годичной давности на 2%, смогла остаться в пятерке лидеров, заняв четвертую позицию мирового рейтинга с показателем 1,96 млн авто.

Замыкает лидерскую пятерку Индия, с заводов которой за полгода вышло 1,94 млн легковушек.

Украина в мировом рейтинге заняла предпоследнее место с объемом производства легковых автомобилей 3078 шт.

В РФ растут объемы производства автотранспорта

По данным Росстата, за 8 месяцев 2017 г. с российских конвейеров сошло 851 тыс. легковых автомобилей, что на 21,4% больше, чем за аналогичный период 2016 г. В августе т.г. было выпущено 111 тыс. машин, что на 24,9% выше показателя годичной давности, сообщает *Автостат*.

Производство грузовых автомобилей в январе—августе т.г. составило 91,7 тыс. ед., что на 14,2% больше показателя годичной давности. В августе с российских конвейеров сошло 12,5 тыс. грузовиков — на 30% больше, чем годом ранее.

Выпуск автобусов в РФ за 8 месяцев 2017 г. увеличился на 16,1% — до 15,6 тыс. ед. При этом в августе автобусные заводы выпустили 2,5 тыс. машин (+2,8%).

СБУ пресекла приобретение российских автобусов за бюджетные средства

Сотрудники Службы безопасности Украины пресекли в Луганской области закупку за бюджетные средства школьных автобусов, производимых российским предприятием, по которому в Украине введены спецсанкции, сообщает пресс-центр СБУ.

Правоохранители установили, что тендерный комитет одного из районных отделов образования объявил процедуру открытых торгов по закупке школьных автобусов общей стоимостью 1,45 млн грн. Оба участника конкурса предоставили предложения поставок автобусов, изготовленных на заводе страны-агрессора. Для участия в тендере автомобили были косметически модифицированы в Украине для отображения в документации другой "марки".

Справка. *На российского производителя автобусов решением Совета национальной безопасности и обороны Украины от 28.04.2017 г. "О применении персональных специальных экономических и других ограничительных мер (санкций)", утвержденного Президентом Украины, наложены санкции в виде запрета госзакупок его продукции в течение 3 лет.*

СБУ сообщила о выявленных фактах тендерному комитету, который и отклонил предложения обоих участников.

Nissan устал от "АвтоВАЗа"

На этой неделе стало известно, что АвтоВАЗ лишился японского акционера — Renault выкупил у Nissan пакет акций завода (9,15%).

Эксперты отмечают, что по итогам докапитализации доля Nissan, который не планировал участвовать в оздоровлении завода, серьезно бы размылась. При этом не исключают, что в Nissan просто устали от хронически убыточного актива.

В Renault, комментируя ситуацию, сообщили, что эта сделка никак не отразится на проектах альянса Renault—Nissan, существующих в настоящий момент. В концерне не раскрыли, как сделка повлияет на деятельность "АвтоВАЗа", но заметили, что этот шаг является логичным, "частью процесса рекапитализации "АвтоВАЗа", сообщает сайт ассоциации "Укравтопром".

Tesla запатентовала станцию замены батарей

Компания Tesla уже несколько лет обдумывает идею простой и быстрой замены разряженного аккумулятора на свежий.

Опубликованная американским патентным ведомством заявка именуется "Система и методика замены аккумуляторов" и описывает механику работы станции по замене использованных батарей на заряженные. Методика Tesla предполагает участие в процессе как минимум одного технического специалиста и, по расчетам разработчиков, процесс замены аккумуляторов будет занимать около 15 минут.

Конструкция станции допускает ее установку на мобильное шасси. Правда, платформу для такого трейлера придется изготавливать специально, так как она должна допускать как минимум въезд на нее электромобиля: операция по замене батарей должна осуществляться в закрытом от внешних воздействий помещении.

При этом, информация, когда разработка будет реализована, не уточняется, сообщает сайт ассоциации "Укравтопром".

Mazda хочет полностью отказаться от производства автомобилей на дизеле и бензине

Компания Mazda планирует отказаться от сборки автомобилей на бензиновых и дизельных двигателях в пользу производства исключительно гибридных транспортных средств и электромобилей, сообщает сайт ассоциации "Укравтопром".

Японский автопроизводитель сообщил, что собирается полностью перейти к экологически чистому транспорту к началу 2030 г.

Примечание. *Ранее руководство Mazda не интересовалось этим сегментом авторынка, ориентируясь на бюджетные авто на бензиновых и дизельных моторах. На данный момент у компании существует только гибридный хэтчбэк Mazda Axela.*

В Mazda объяснили, что смена курса связана, прежде всего, с ужесточением экологических требований во всем мире и особыми предписаниями к расходу автомобилем топлива.

АВИАЦИЯ

Харьковский горсовет обратился к правительству с просьбой не допустить прекращения полетов из аэропортов Восточной Украины

В Госавиаслужбу Украины от EASA (Европейское агентство авиационной безопасности) поступил проект бюллетеня, которым вводятся ограничения в авиадвижении в восточной части Украины, в частности, признаются опасными полеты в пределах Днепропетровского района полетной информации (международные аэропорты "Харьков", "Днепропетровск" и "Запорожье"). Данный документ вызвал беспокойство Харьковского горсовета и ООО "Нью Системс АМ", управляющего международным аэропортом "Харьков". Это заставило их обратиться к Премьер-министру В. Гройсману с просьбой не вводить данный документ в действие, ограничившись действующими запретами на полеты над зоной проведения антитеррористической операции".

"В случае принятия данного документа авиасообщение между Харьковом и другими странами будет прекращено, т.о., Харьков окажется в авиационной изоляции. Слобожанщина может стать непривлекательным регионом для иностранных инвесторов, а также существенно усложнятся деловые путешествия представителей локального бизнеса, что окажет серьезное отрицательное влияние на экономическое состояние центральной и восточной частей Украины. Последствием принятия такого документа может стать прекращение работы Харьковского аэропорта и смежных предприятий, а также пунктов пограничного и таможенного контроля, в которых задействовано около 1,5 тыс. работников", — говорится в обращении, принятом депутатами на очередной сессии Харьковского горсовета 20.09.2017 г.

Премьер-министр Украины В. Гройсман поручил министру инфраструктуры В. Омеляну совместно с руководителями других министерств, Госавиаслужбой и СБУ безотлагательно рассмотреть ситуацию относительно возможного ограничения полетов европейских авиакомпаний в несколько аэропортов восточных областей Украины.

В EASA объяснили последствия формулировки об опасном небе в восточной Украине

Рекомендации EASA не являются обязательными для выполнения странами-членами и авиакомпаниями ЕС и не устанавливают запрет на осуществление полетов. Об этом ИА "Укринформ" в Брюсселе сообщил представитель EASA Д. Фуда.

"При наличии совместной для ЕС оценки и определения уровня риска как "высокий" EASA инициирует подготовку проекта информационного бюллетеня касательно конфликтной зоны (CZIB), который в некоторых случаях может содержать оперативные рекомендации. Эти рекомендации не являются обязательными для выполнения и не устанавливают запрет на полеты", — заявили в Европейском агентстве авиационной безопасности.

В EASA отметили, что информационный бюллетень от февраля 2016 г. касательно воздушного пространства на востоке Украины остается в силе.

Украина готовит аргументацию необходимости снятия проекта рекомендаций EASA об ограничении полетов над востоком Украины

Как сообщил министр инфраструктуры Украины В. Омелян, Украина готовит свою аргументацию о нецелесообразности издания рекомендаций от EASA об ограничении полетов для европейских авиакомпаний над восточной частью Украины.

"Я благодарен коллегам из Европейского Союза, которые вместо того, чтобы поставить нас перед фактом, с нами в переговорном процессе. У меня был разговор по этому поводу с еврокомиссаром по вопросам транспорта и мобильностям г-жой Бульц. Мы договорились… что предоставим всю аргументацию украинской стороны о том, что мы считаем такой бюллетень не соответствующим действительности", — сказал он.

По словам министра, украинской стороне непонятны основания для усиления любых мер безопасности, поскольку по имеющейся информации ухудшение ситуации не наблюдается. "Наши европейские партнеры объясняют, что у них самих повысились требования к безопасности, и это стало причиной появления такого проекта бюллетеня. Но я надеюсь, что предоставленная украинской стороной аргументация будет достаточной для того, чтобы такой документ не был издан", — резюмировал В. Омелян.

"Не будем преувеличивать с трагичностью. Эти аэропорты никто не закроет, наоборот, их хотят развивать, — заверил министр инфраструктуры. — У нас действительно есть обращение со стороны профильной европейской организации по безопасности полетов, которая обеспокоена опасностью полетов в зону, в которую входят эти три аэропорта… Надеюсь, нам удастся убедить европейскую сторону в том, что эти опасения не имеют оснований", — сообщил министр журналистам.

Тем не менее министр признал, что хотя решение EASA будет иметь рекомендательный характер, оно может повлечь негативные последствия, поскольку "будет много компаний, которые будут к нему прислушиваться".

Умань может получить гражданский аэропорт в течение 4 лет

Реконструкция военного аэродрома в Умани (Черкасская обл.) и преобразование его в современный международный гражданский аэропорт может занять 4 года при инвестициях почти в EUR72 млн.

Такие данные были озвучены 18.09.2017 г. на пресс-конференции в Киеве, посвященной предпроектным предложениям по реконструкции аэродрома Умани.

Согласно расчетам, разработка предпроектных предложений по реконструкции аэродрома Умани, ТЭО и правовое обоснование займут полгода и потребуют EUR1,945 млн. Подготовка задания на проектирование; топографо-геодезические и геологические разведки участка объекта реконструкции; разработка проекта реконструкции аэродрома; получение положительного заключения госэкспертизы; разработка рабочей документации в целом займут до полугода и потребуют EUR4,759 млн.

Непосредственно строительство объекта и его оборудование могут длиться около 2 лет с инвестициями в EUR65,041 млн. Порядка EUR120 тыс. понадобятся для подготовки документов для регистрации аэродрома и сертификации согласно правовым и нормативным документам.

Для реконструкции аэродрома планируется применить механизм государственно-частного партнерства, сообщает *Интерфакс-Украина.*

Справка. *Предпроектные предложения выполнены по заказу компании VimesVC Ltd. (Великобритания) рабочей группой в составе экспертов и инженеров — представителей авиаотрасли, строительства, туризма и паломничества, права, экономики и экологии. Получены положительные рецензии от УДПТ НИИ гражданской авиации "Украэропроект" и УНИ Экологической безопасности Национального авиационного университета. Согласно данным презентации, концепция аэропорта "Умань" предусматривает: создание нового значимого объекта туристического интереса, который в сочетании с парком "София", центром Раби Нахмана, другими привлекательными историко-культурными объектами вблизи Умани превратит город из "очередного пункта на маршруте" в "центр базирования туристов на 3—7 дней". В качестве такого объекта предлагается парк под условным названием "Украиноленд".*

В аэропорту Тбилиси открыли новый терминал для прилетающих пассажиров

С 27.09.2017 г. в аэропорту Тбилиси заработал новый терминал, обслуживающий всех прилетающих пассажиров. Новое здание примыкает к правому крылу основного терминала, который теперь обслуживает рейсы на вылет.

Новое здание площадью 12 тыс. кв. м построили за один год и три месяца. Аэровокзальный комплекс прилета обошелся оператору тбилисского аэропорта TAV Georgia в $33 млн.

В здании есть 5 багажных каруселей, галерея с двумя телескопическими трапами и 4 выхода на посадку, которые обслуживаются автобусами. В рамках реализации проекта аэропорт также получил 5 стоянок для самолетов у нового терминала и новую автопарковку на 250 мест.

По оценке TAV Georgia, новая инфраструктура позволит обслуживать в тбилисском аэропорту 4 млн пассажиров ежегодно. По итогам работы в 2016 г. аэропорт обслужил 2,25 млн человек, сообщает *avianews.com.*

"Хитроу" лидирует среди аэропортов по количеству стыковок

Лондонский "Хитроу" занял первое место среди международных аэропортов по количеству стыковок по версии Official Airline Guide (OAG). Всего в рейтинг вошли 50 авиагаваней. При его составлении учитывалось общее количество направлений и возможных трансферов/транзитов, сообщает *Buying Business Travel Russia.*

В течение одного дня в летний сезон в "Хитроу" совершается 72 тыс. пересадок. Причем средняя продолжительность стыковки не превышает 6 часов.

"Хитроу" сохранит за собой звание лидера, если расширит маршрутную сеть по стране и предоставит временные слоты еще нескольким лоукостерам. Это станет возможно после открытия третьей ВПП", — считает старший аналитик OAG Д. Грант.

На второй позиции рейтинга — аэропорт Франкфурта, на третьей — Амстердама. Также в пятерку лучших вошли аэропорты Чикаго и Торонто. В ТОП-10 попали аэропорты Сингапура ("Чанги"), Джакарты (Индонезия), Атланты (США) и Куала-Лумпура (Малайзия), а также парижский аэропорт им. Шарля де Голля, сообщает *aex.ru.*

В. Омелян подал ответный иск против "МАУ"

Министр инфраструктуры Украины В. Омелян подал ответный иск против АК "МАУ" о защите чести и достоинства, сообщает *Интерфакс-Украина.*

"Я подготовил иск относительно защиты своей чести и достоинства. Он уже подан и я надеюсь, что будет рассмотрен как можно скорее. Я считаю, что те манипуляции, которые ведутся со стороны "МАУ", являются непорядочными, не имеют никакого отношения к честной конкуренции", — сказал министр.

Справка. *Ранее "МАУ" подала ряд исков в суд, которые, по словам президента компании Ю. Мирошникова, касаются не работы ирландского лоукоста Ryanair в Украине или каких-либо препятствий этой работе, а дискриминационных условий в отношении остальных перевозчиков.*

"МАУ" получила разрешение на открытие второго маршрута в Китай

Комиссия Госавиаслужбы по выдаче назначений удовлетворила заявку АК "МАУ" на открытие полетов между Киевом и Гуанчжоу. Разрешение вступит в силу с 1.10.2017 г. и будет действовать неограниченный срок. "МАУ" планирует летать в Гуанчжоу трижды в неделю. Новый рейс планируется запустить в период летней навигации 2018 г.

Ранее глава набсовета "МАУ" А. Майберг заявлял о планах по запуску рейса в Шанхай.

Перевозчик рассматривает Гуанчжоу как альтернативу Шанхаю, поскольку вопрос получения необходимых слотов в аэропорту Шанхая пока что остается открытым, сообщает *ЦТС.*

Czech Airlines задумалась о развитии дальнемагистрального сегмента

Чешская авиакомпания Czech Airlines (CSA), специализирующаяся на ближне- и среднемагистральных



перевозках, задумалась о развитии дальнемагистральных направлений. Об этом сообщил порталу *ato.ru* коммерческий директор Czech Airlines Я. Тот. Подробностей проекта он не раскрыл, однако отметил, что программа запланирована на среднесрочную перспективу.

В настоящее время в парке Czech Airlines имеется один дальнемагистральный самолет Airbus A330, который, по словам Я. Тота, чаще всего используется на регулярном маршруте между Прагой и Сеулом.

Примечание. *В марте т.г. Czech Airlines увеличила парк еще на один региональный самолет ATR 72-500. Теперь флот перевозчика состоит из 18 воздушных судов: одного A330, девяти A319, пяти ATR 72 и трех ATR 42.*

Согласно договору, заключенному компанией с Airbus, с 2019 г. по 2021 г. Czech Airlines получит семь ремоторизованных самолетов A320neo. Машины нового поколения придут на замену A319 по окончании срока их лизинга.

Как пояснил Я. Тот, в настоящее время "рынок авиаперевозок в Европе поднимается, развиваются определенные маршруты, и емкости Airbus A319 не всегда хватает".

easyJet расширит партнерство с дальнемагистральными перевозчиками

Британский лоукост easyJet расширяет программу дальнемагистральных стыковок Worldwide by easyJet, подключая к ней новых партнеров. Оператор объявил о начале сотрудничества еще с тремя авиаперевозчиками — дальнемагистральной компанией Neos (Италия), Corsair и La Compagnie (обе — Франция). Интересно, что последний перевозчик ориентирован на обслуживание пассажиров бизнес-класса.

easyJet организует стыковки с Neos в аэропорту Милана ("Мальпенса"). В результате клиенты easyJet получат доступ к перелетам из итальянского города в Африку, Азию, на Карибские острова и Ближний Восток. Стыковки с La Compagnie откроют для пассажиров британского лоукоста направления в Нью-Йорк из парижского аэропорта им. Шарля де Голля. А партнерство с Corsair позволит предложить стыковки из аэропорта "Орли". Перелеты оттуда будут осуществляться в Африку, на Карибские острова и острова Индийского океана.

Кроме того, easyJet заключила соглашение о сотрудничестве еще с одной авиакомпанией — Aurigny, базирующейся на о. Гернси (коронное владение британской короны; входит в состав Нормандских островов) и соединяющей их с Великобританией и другими европейскими государствами. Стыковки будут осуществляться в базовом для easyJet аэропорту "Гэтвик" (Лондон).

Четыре новых партнера в совокупности обслуживают около 3 млн пасс. в год. В общей сложности они откроют easyJet доступ к 30 региональным и дальнемагистральным направлениям. Билеты на них появятся в продаже к концу года, сообщает *ato.ru.*

Ryanair прекратила переговоры о стыковке рейсов с Norwegian

Ирландская лоукост-компания Ryanair прекратила переговоры с норвежским низкотарифным перевозчиком Norwegian Air Shuttle об организации стыковок с его дальнемагистральными рейсами.

Стороны решили прекратить переговоры после того, как Norwegian заключила соответствующее соглашение с конкурентом Ryanair — британским лоукостом easyJet. Норвежский оператор объяснил свой выбор тем, что партнерство с easyJet больше подходит для растущей маршрутной сети обеих авиакомпаний. В то же время руководство Ryanair, комментируя прекращение переговоров с Norwegian, заявило, что причиной такого решения стала озабоченность финансовым положением норвежского перевозчика. Однако скандинавский оператор опроверг эти слова, подчеркнув, что они "не имеют никакого реального обоснования".

Примечание. *Опасения, о которых говорят в Ryanair, связаны с необычно быстрыми темпами развития флота Norwegian. В 2012 г. авиакомпания разместила заказы на 222 узкофюзеляжных самолета нового поколения производства Boeing и Airbus каталожной стоимостью $21,5 млрд, что в 50 раз превышало ее рыночную капитализацию на тот момент. В 2017 г. провозные емкости перевозчика вырастут на 30% (вводит в эксплуатацию 32 ВС). Инвесторов беспокоят столь быстрые темпы роста: они опасаются, что увеличение числа пассажиров, перевозимых большим количеством ВС, приведет к повышению затрат, но не к повышению прибыли. Объем капитальных вложений у Norwegian в этом году оценивается в $1,8 млрд, и аналитики ожидают, что свободный денежный поток компании останется отрицательным по крайней мере до 2019 г.*

Примечательно, что, по некоторым оценкам, в т.г. уже порядка 140 пилотов Ryanair перешли на работу в Norwegian, привлеченные перспективой летать на дальнемагистральных маршрутах, сообщает ato.ru.

Ryanair аннулировала 2% своих рейсов из-за отпусков пилотов

Ирландская авиакомпания и крупнейший в мире бюджетный авиаперевозчик Ryanair на ближайшие несколько недель отменила от 40 до 50 рейсов в день, чтобы дать возможность пилотам и другим сотрудникам уйти в отпуск после пикового летнего сезона.

По данным издания *Aviation Week*, авиакомпании пришлось отменить около 2,1 тыс. рейсов из-за ошибок в составлении графика летных смен и планировании отпусков сотрудников Ryanair.

В самой авиакомпании говорят, что одна из целей аннуляции рейсов — увеличить пунктуальность, которая упала ниже 80% в первые две недели сентября из-за забастовок авиадиспетчеров и перегруженности пилотов.

В частности, в авиакомпании полагают, что такая мера способствует поднятию пунктуальности рейсов до целевого значения в 90% перед зимним пиковым сезоном, который начнется в начале ноября.

В случае если пассажира затронет эта мера, Ryanair предлагает вернуть ему деньги за билет, либо же обменять его с вылетом в другой день или выбрать другой маршрут.

Тем временем в Еврокомиссии уже заявили, что намерены проверить авиакомпанию Ryanair на предмет возможного нарушения прав пассажиров.

В Брюсселе разъяснили, что авиакомпании, работающие в Европе, должны соблюдать действующие правила. В случае отмены внутриевропейских рейсов пассажиры имеют право на крупные компенсации — от EUR250 до EUR400.

Ryanair отказалась от планов на дальнемагистральный флот Alitalia

Авиакомпания Ryanair отказалась от сделки по приобретению широкофюзеляжных самолетов Alitalia, с помощью которых она планировала выйти в сегмент дальнемагистральных перевозок. Такое заявление 27.09.2017 г. сделал гендиректор оператора М. О'Лири.

Решение о том, что Ryanair больше не претендует на активы банкротящегося итальянского перевозчика, топ-менеджер объяснил желанием сосредоточиться на решении собственных сложностей авиакомпании, сообщает *ato.ru.*

Примечание. *Недавно Ryanair пришлось отменить около 2,1 тыс. рейсов, из-за чего пострадали около 315 тыс. пассажиров, что вызвало широкий общественный резонанс и негативно сказалось на репутации оператора. Из-за возникших проблем лоукост замедлит темпы наращивания флота. С марта по октябрь он будет эксплуатировать на 25 самолетов меньше, чем предполагалось. В результате авиакомпания потеряет около 400 тыс. пасс. Тем из них, кого затронет отмена рейсов, обещают выплатить компенсацию в соответствии с требованиями европейского регулятора, сообщает* ato.ru.

Как заявил глава Ryanair М. О'Лири, отмена рейсов приведет к убыткам в размере EUR25 млн. В то же время независимые эксперты полагают, что сумма будет больше — почти EUR35 млн.

Также сообщалось, что к концу октября парк оператора будет насчитывать около 400 самолетов.

Несколькими неделями позже стало известно, что Ryanair продлит отмену рейсов еще на 5 месяцев — до конца марта 2018 г. Это затронет почти 400 тыс. бронирований, сообщает Reuters. *В этот период Ryanair решила задействовать меньше самолетов из своего парка — с ноября будет летать на 25 лайнеров меньше, а с апреля 2018 г. их число сократится еще на 10.*

В целом, в планах авиакомпании — до марта 2018 г. сократить пассажиропоток на 2 млн чел. Ryanar отрицает связь между срывом рабочего расписания и нехваткой летного состава. Однако известно, что недавно от лоукоста ушло около 100 командиров воздушных судов. В настоящее время авиакомпания, пообещавшая улучшить условия работы для членов экипажа, занимается активной подготовкой новых пилотов.

Ryanair откроет вторую базу в Болгарии

К концу 2018 г. авиакомпания Ryanair планирует открыть вторую базу в болгарском "Бургасе". Там будет базироваться одно судно, которое будет летать по 10 маршрутам.

Из Бургаса Ryanair запустит маршруты в Братиславу, Дюссельдорф, Франкфурт, Мемминген, Краков, Варшаву, Милан, Ригу и Тель-Авив. По этим направлениям Ryanair будет летать два раза в неделю, в польский Жешув — один раз в неделю.

Авиаперевозчик намерен инвестировать в новую базу $100 млн. Лоукост планирует перевозить через "Бургас" ежегодно свыше 250 тыс. пассажиров.

Стратегия развития Ryanair предусматривает выход компании в лидеры авиаперевозок в Центральной и Восточной Европе к 2018 г., сообщает *ЦТС.*

Эмиратскую авиагруппу Etihad возглавил бывший чиновник Минобороны Великобритании

Госкорпорация ОАЭ Etihad Aviation Group, в состав которой входит авиаперевозчик Etihad Airways, назначила новым гендиректором Т. Дугласа. Новый CEO приступит к обязанностям с января 2018 г.

Т. Дуглас переходит в Etihad из британского Минобороны, где он руководил департаментом снабжения и поддержки ВС. До этого он много лет работал в ОАЭ, в т.ч. возглавлял компании, управлявшие портом и аэропортами Абу-Даби (Abu Dhabi Ports Company и Abu Dhabi Airports Company). Кроме того, Т. Дуглас занимал руководящие позиции в инжиниринговой компании Laing O'Rourke и в BAA — британском операторе аэропортов, в т.ч. управлял строительством 5-го терминала в лондонском аэропорту "Хитроу".

Т. Дугласу предстоит заняться восстановлением рентабельности Etihad Airways, которая в прошлом году получила убыток в размере $1,87 млрд. Авиаперевозчики в странах Персидского залива пострадали от укрепления доллара, обвала цен на нефть и ограничений на въезд в США граждан ряда стран и провоз электронных устройств на авиарейсах в США из 10 международных аэропортов, сообщает *ЦТС*.

Air Berlin продолжит переговоры о продаже только с Lufthansa и easyJet

Наблюдательный совет Air Berlin принял решение сократить количество претендентов на приобретение частей обанкротившегося авиаперевозчика до двух компаний, говорится в распространенном сообщении авиакомпании.

"Наблюдательный совет на основе поступивших предложений относительно продажи подразделений принял решение продолжить переговоры с Lufthansa и easyJet", — говорится в заявлении. В нем также подчеркивается, что речь должна идти о частичной продаже. Консультации должны завершиться к 12.10.2017 г.

Всего заявки на приобретение долей в Air Berlin подали не менее пяти компаний, сообщает *ТАСС.*

Справка. *15.08.2017 г. второй по величине авиаперевозчик Германии — Air Berlin — объявил о начале процедуры банкротства после того, как крупнейший акционер — Etihad — решил прекратить финансовую поддержку убыточной компании. Чтобы обеспечить работу Air Berlin на отпускной период, правительство Германии выдало авиаперевозчику кредит в размере EUR150 млн. Этих средств, по оценкам Минэкономики страны, должно было хватить на три месяца, необходимых для принятия решения о судьбе Air Berlin.*



Lufthansa может получить 78 самолетов после банкротства Air Berlin

Lufthansa добавит к парку несколько десятков самолетов после банкротства Air Berlin, независимо от того, что произойдет с остальными активами этого авиаперевозчика. Об этом заявил журналистам гендиректор Lufthansa К. Шпор.

Lufthansa могут быть переданы 38 лайнеров для рейсов средней протяженности, которые в настоящее время она арендует у Air Berlin вместе с экипажами. Кроме того, по словам К. Шпора, Lufthansa заинтересована еще в 20—40 самолетах Air Berlin.

При этом Lufthansa не проявила интереса к дальнемагистральным рейсам и воздушным судам Air Berlin, сообщает *ЦТС*.

Справка. *Группе Lufthansa в сфере пассажирских авиаперевозок, помимо одноименного бренда, принадлежат Austrian Airlines, Swiss Airlines, Eurowings и Brussels Airlines, а также доля в турецкой SunExpress. Кроме того, в группу входят логистические, технические и обслуживающие компании.*

easyJet готовится к использованию электрических самолетов

Британский лоукост easyJet намерен выполнять рейсы длительностью до двух часов на самолетах, оснащенных только электрическими двигателями. Для этого компания сотрудничает с американским стартапом Wright One, цель которого создание экологичных самолетов, которые смогут преодолевать расстояния до 480 км. Т.о., easyJet сможет применять их на 20% рейсов, выпустив самолеты на электробатареях для таких рейсов, как Лондон—Париж или Эдинбург—Бристоль.

В авиакомпании пронозируют, что реализовать планы в отношении самолетов на электродвигателях ей удастся в течение 10 лет, а затем последуют другие игроки рынка.

"Единственный вопрос теперь — когда короткомагистральный электросамолет выйдет на рейсы, а не в том, сможет ли такой самолет летать вообще", — заявила гендиректор easyJet К. Макколл.

Ожидается, что электросамолет будет на 50% тише авиалайнеров на топливе и будет обходиться компаниям на 10% дешевле, сообщает *Коммерсант*.

Turkish Airlines сформирует флот из 500 самолетов

Авиакомпания Turkish Airlines ожидает поставки 150 самолетов. Об этом 19.09.2017 г. сообщил глава представительства авиакомпании Turkish Airlines в России М. Дерибаш.

"До 2020 г. мы ожидаем получение новых самолетов по уже заключенным контрактам, а после этой даты начнем получать воздушные суда по новым контрактам", — отметил он.

По словам М. Дерибаша, авиакомпания сохранит имеющийся сегодня паритет между Airbus и Boeing в количестве самолетов в своем парке.

Поставка новых лайнеров необходима Turkish Airlines после ввода в строй нового аэропорта Стамбула.

После получения всех новых самолетов и вывода из эксплуатации некоторых эксплуатируемых самолетов, парк перевозчика составит около 500 воздушных судов, из которых на долю широкофюзеляжных лайнеров придется около 25%. В настоящее время у авиакомпании около 350 самолетов, сообщает *ЦТС*.

Справка. *Turkish Airlines — один из крупнейших авиаперевозчиков в мире, который осуществляет полеты по 302 маршрутам — 250 из них международные. Авиапарк компании насчитывает 335 самолетов.*

Turkish Airlines намерена заказать у Boeing 40 самолетов Dreamliner

Турецкая авиакомпания Turkish Airlines подписала предварительное соглашение с корпорацией Boeing на покупку 40 широкофюзеляжных пассажирских самолетов Boeing 787-9 Dreamliner. Контракт оценивается в $10,8 млрд, сообщает *ТАСС*.

"787 Dreamliner является самым технологически продвинутым самолетом в мире. Нам необходимы широкофюзеляжные самолеты для третьего стамбульского аэропорта. Мы также хотим усилить наш парк самолетов к 100-летию (Турецкой) Республики", — отметил председатель совета директоров Turkish Airlines И. Айджи.

Китайский лизингодатель подтвердил заказ на 105 самолетов Airbus и Boeing

Компания China Development Bank Financial Leasing (CDB Financial Leasing) финализировала сделку по приобретению 105 самолетов Boeing и Airbus. Кроме самой CDB Financial Leasing, покупателем выступит ее дочернее предприятие — CDB Aviation Lease Finance (CDBALF), зарегистрированное в Ирландии. После выполнения этих контрактов парк CDBALF превысит 300 бортов (по данным двигателестроительной компании CFM International, в настоящее время предприятие располагает более чем 200 ВС средним возрастом 4,5 года), сообщает *ato.ru*.

Справка. *Предварительную договоренность о поставках стороны заключили в рамках прошедшего этим летом авиасалона в Ле-Бурже. От Boeing в течение 2019—2024 гг. компания получит 60 самолетов. Речь идет о 42 узкофюзеляжных Boeing 737MAX-8, 10 узкофюзеляжных Boeing 737MAX-10 и 8 широкофюзеляжных Boeing 787-9.*

Заказ на Airbus включает в себя узкофюзеляжные ВС семейства A320neo. В рамках контракта будет передано 30 A320neo и 15 более вместительных A321neo. Поставка машин запланирована на 2022—2024 гг.

Стоимость самолетов Boeing по каталожным ценам составляет около $7,4 млрд, Airbus — $5,2 млрд. Однако по традиции компания получила значительные скидки по обоим контрактам.

Большинство клиентов компании CDB Aviation Lease — крупные авиакомпании разных стран "с хорошей кредитной записью". Клиентами CDBALF числится 41 перевозчик.

Крупнейшие авиакомпании США выведут из парков Boeing 747

Сразу две американские авиакомпании — United Airlines и Delta Air Lines объявили о подготовке к

выводу из парков четырехдвигательных широкофюзеляжных самолетов Boeing 747. Т.о., к концу 2017 г. в США не останется ни одной крупной авиакомпании, которая эксплуатировала бы пассажирские самолеты этого типа.

В составе парка United Airlines Boeing 747 совершит свой последний рейс 7.11.2017 г., а Delta Air Lines спишет этот тип ВС также к концу года, сообщает *ato.ru*.

Справка. *Легендарный Boeing 747 эксплуатируется на авиарынке уже более 45 лет.*

Изначально предполагалось, что United Airlines спишет двухпалубные машины в 2020 г., однако затем сроки решили перенести на 2018 г. Авиакомпания решила отказаться от Boeing 747 из желания поддержать оптимальный средний возраст парка, а также из-за потребности в снижении затрат на ТО и эксплуатационных расходов.

Delta Air Lines прощается с Boeing 747 уже во второй раз. Однажды, в 1977 г., авиакомпания уже отказывалась от эксплуатации этих самолетов, т.к. они оказались для нее слишком большими. Позже 747 достались ей снова, после слияния с Northwest Airlines в 2009 г.

Из-за слабого спроса Boeing ранее не раз приходилось замедлять темпы сборки новейшей модели — Boeing 747-8. Число ВС этого семейства постепенно сокращается из-за появления на рынке современных, более экономичных и менее вместительных моделей Boeing 777/787 и Airbus A350, оснащенных двумя двигателями. Из своих парков самолеты типа Boeing 747 уже вывели французская Air France, канадская Air Canada и др. Одной из последних, 21.08.2017 г., это сделала тайваньская авиакомпания EVA Air (на замену оператор получает ВС типов Boeing 777-300ER и Boeing 787).

СБУ установила, что покупатели акций "Мотор Сич" хотели ликвидировать завод в Украине

В ходе досудебного расследования следователи СБУ установили, что компании-покупатели акций "Мотор Сич" намеревались вывести активы и производственные мощности "Мотор Сич" за пределы Украины, что привело бы к ликвидации предприятия. В СБУ также считают, что собственники "Мотор Сич", продавая акции, действовали, предварительно сговорившись между собой, пытаясь ослабить государство Украина, разрушая стратегически значимый оборонный актив "Мотор Сич", сообщает *РБК-Украина*.

Ранее стало известно, что следователи СБУ обратились в суд с просьбой об аресте около 56% акций компании, которая в итоге была удовлетворена. Издание проанализировало решение суда и узнало имя китайского инвестора, который хотел заполучить "Мотор Сич".

"Как правило, в судебных материалах, которые публикуются в Едином госреестре судебных решений, имена и фамилии участников судебных процессов не раскрываются. Но в случае с ходатайствами СБУ по делу "Мотор Сич" в тексте одного из документов — ходатайства об аресте акций компании Likatron Enterprises Limited и одного из граждан Китая осталось, скорее всего, случайно, упоминание имени и фамилии окончательного покупателя акций "Мотор Сич". Им оказался известный в Китае миллиардер Ван Цзин. По оценке *Forbes*, с активами в $1,3 млрд он занимает 201-ое место в рейтинге китайских миллиардеров и 1678-ое во всемирном рейтинге", — отмечает агентство.

В материалах суда не указано, на каких условиях была осуществлена сделка с китайским бизнесом, которая благодаря вмешательству СБУ и украинского суда не была завершена. Однако там отмечается, что еще 25.02.2015 г. между "Мотор Сич" и китайской Beijing Skyrizon Aviation Industry Investment Co., Ltd. был заключен меморандум о сотрудничестве. Результат совместной работы — строительство завода по производству авиадвигателей в Китае. Кроме того, 6.04.2016 г. "Мотор Сич" получила от Skyrizon Aircraft Holdings Limited $100 млн под 0,3% годовых на 10 лет.

ГП "410 Завод ГА" проводит капремонт Ан-32 по заказу Бангладеш

ГП "410 Завод ГА" (Киев) реализует заказ на проведение капремонта легких транспортных Ан-32 в интересах Бангладеш.

В сентябре на украинский авиаремзавод прибыл очередной Ан-32 бангладешского заказчика. Детали заказа на предприятии не озвучивают, уточняя лишь, что это уже второй Ан-32 Бангладеш, прибывший в Украину для ремонта в 2017 г.

"Экипаж воздушного судна в ближайшее время вернется на свою авиабазу на уже восстановленном Ан-32, прибывшем на ГП "410 Завод ГА" в марте т.г.", — отмечается в сообщении завода.

В настоящее время прошедший капремонт самолет проходит испытания в рамках подготовки к передаче заказчику.

В числе зарубежных партнеров ГП "410 Завод ГА" заказчики из Бангладеш, Казахстана, Индии, Венгрии, Судана.

Справка. *ГП "410 Завод ГА" — единственное в Украине предприятие, специализирующееся на капремонте самолетов "Антонов" и авиадвигателей Д-36. С июня 2015 г. по решению правительства входит в состав госконцерна "Укроборонпром".*

В июле 2015 г. предприятие получило сертификат НАТО на соответствие проводимых услуг стандартам альянса.

"ОАК" и COMAC присвоили наименование широкофюзеляжному дальнемагистральному самолету

ПАО "Объединенная Авиастроительная Корпорация" ("ОАК") и "Китайская корпорация гражданского авиастроения" (COMAC) в торжественной обстановке присвоили наименование широкофюзеляжному дальнемагистральному самолету нового поколения, а также презентовали ливрею лайнера. Церемония состоялась в штаб-квартире COMAC в Шанхае.

Название семейства самолетов — CR 929. Базовая версия широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета будет обозначаться как CR 929-600, млад-



шая версия — CR 929-500, а старшая версия — CR 929-700. Латинские буквы C и R обозначают участников проекта: C — China, R — Russia. CR — это также первые две литеры названия совместного российско-китайского предприятия — CRAIC, которое выступает оператором программы широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета, сообщила пресс-служба "ОАК".

"В китайской культуре число 9 означает вечность. Мы же стратегически названием и нумерацией совместно выстраиваем концепцию единого предложения гражданских самолетов. Так, семейство CR 929 отражает возможность формировать предложение для авиакомпаний совместно с китайским узкофюзеляжным проектом C919, а нумерация каждого члена семейства продолжает линейку предложений коммерческих самолетов "ОАК", от МС-21-200/300/400 до CR 929-500/600/700", — заявил президент ПАО "ОАК" Ю. Слюсарь.

Также стороны представили логотип совместного предприятия CRAIC, используемый в ливрее лайнера. Логотип представляет собой два крыла. Цвета, в которых выполнены крылья, символизируют участников проекта: красный — Китай, синий — Россия, сообщает *aex.ru.*

В России утвердили стратегию развития экспорта гражданского авиапрома

Стратегия продвижения на зарубежные рынки продукции гражданской авиапромышленности РФ предполагает и поддержку независимых частных компаний. Об этом заявил премьер-министр РФ Д. Медведев.

"Я утвердил стратегию для продвижения на зарубежные рынки гражданской продукции авиационного назначения. В этом направлении у нас неплохие перспективы, тем более, что, по оценкам экспертов, мировой рынок авиаперевозок будет расти приблизительно на 5% в год... Важно, что такую господдержку будут получать не только корпорации с госучастием, но и независимые частные компании", — заявил премьер-министр РФ на совещании с вице-премьерами.

Стратегией в т.ч. предусматривается оказание комплексной поддержки российским производителям продукции авиационного двигателе-, агрегато- и приборостроения для получения заказов и осуществления поставок на экспорт, сообщает РИА *Новости.*

США могут наказать Bombardier дополнительными пошлинами на самолеты

26.09.2017 г. Министерство торговли США распространило заявление, в котором содержатся предварительные выводы по расследованию, начатому весной т.г. после обращения с жалобой Boeing на демпинговую политику Bombardier. Специалисты ведомства посчитали, что канадский авиапроизводитель незаконно занижал цены на свои новые самолеты CSeries, несмотря на то, что Bombardier и правительство Канады заявляли об обратном.

Минторг США принял промежуточное решение, сообщив, что США могут увеличить пошлину на импорт самолетов Bombardier до 219% в качестве компенсации за незаконное занижение компанией цен при продаже своих самолетов на американском рынке. Окончательное решение должна принять Комиссия по международной торговле США.

***Справка.** Весной т.г. Boeing обвинил Bombardier в том, что компания выиграла заказ авиакомпании Delta, предложив самолеты по "абсурдно низкой" цене — $19,6 млн каждый. Это гораздо ниже себестоимости, которая составляет $33,2 млн. Американский концерн также обвинил канадского конкурента в получении субсидий за счет налогоплательщиков. Власти США в мае начали расследование.*

Премьеры Канады и Великобритании Д. Трюдо и Т. Мэй выразили обеспокоенность, что разногласия между Boeing и Bombardier могут стать причиной сокращения рабочих мест как в Канаде, так и в Северной Ирландии, где на заводе Bombardier работают около 5 тыс. человек, а с учетом поставщиков и рабочих компаний, смежных с этим производством, их число достигает 14 тыс. Главы государств также пообещали привлечь к решению вопроса президента США Д. Трампа.

Позже Т. Мэй пообещала сохранить рабочие места в Белфасте на фоне спора между двумя авиапроизводителями, сообщает *aex.ru.*

<u>Новые рейсы, услуги, сервисы</u>

***

Украинская авиакомпания **Windrose** намерена запустить чартерные рейсы **из Киева и Днепра в Марибор (Словения).** Соответствующую заявку перевозчика удовлетворила Комиссия Госавиаслужбы по выдаче назначений.

Windrose будет летать в Марибор в зимний период — с 29.10.2017 г. по 24.03.2018 г. Полеты будут выполняться с частотой 1 раз в неделю.

С 16.12.2017 г. авиакомпания также откроет регулярный рейс **Киев—Любляна—Киев**. Частота полетов — дважды в неделю, по вторникам и субботам, сообщает *ЦТС.*

***

На украинский рынок выходит итальянская низкобюджетная авиакомпания **Ernest Airlines** — 20.10.2017 г. она совершит первый рейс, который **соединит аэропорт "Бергамо" (обслуживает Милан) со Львовом.** Рейсы будут выполняться два раза в неделю — по пятницам и воскресеньям. Также авиакомпания планирует соединить **Львов с Неаполем и Венецией** — рейсы по этим направлениям откроются 8.12.2017 г.

9.12.2017 г. Ernest Airlines откроет рейс **из "Бергамо" в аэропорт "Киев" (Жуляны).** Поначалу рейсы будут выполняться 2 раза в неделю — по понедельникам и пятницам, а 20.12.2017 г. авиакомпания планирует запустить третий рейс — по средам.

Полеты авиакомпании будут также осуществляться на самолете A320.

Справка. *Ernest Airlines станет второй авиакомпанией, выполняющей полеты из Бергамо в Украину. В этот аэропорт из "Борисполя" уже летает АК "МАУ". По словам директора по авиации аэропорта "Бергамо" Д. Каттанео, в т.г. на направления в Украину из Италии имеется очевидный спрос.*

Авиакомпания Ernest Airlines получила сертификат эксплуатанта 11.04.2017 г. Флот компании состоит из двух самолетов Airbus — A320 и A319. Маршрутная сеть Ernest Airlines ограничивается полетами из ряда итальянских городов в столицу Албании Тирану. Внутренних рейсов перевозчик не выполняет.

Новые промо-тарифы от Alitalia из Киева в Италию

Авиакомпания Alitalia опубликовала новые промо-тарифы для перелетов из Киева в города Италии со стыковкой в Риме. В рамках акции билеты из Киева в Венецию и Пизу можно купить за EUR164 в обе стороны.

Перелет из Киева в Милан, Неаполь, Болонью, Турин, Геную и Верону обойдется от EUR174—176 туда-обратно, в Триест — от EUR184, во Флоренцию — от EUR191 в обе стороны.

Продажа билетов по данным ценам будет вестись до 5.10.2017 г. на рейсы, выполняемые в период с 1.10.2017 г. по 31.03.2018 г. Промо-тарифы не распространяются на период полетов с 20.12.2017 г. по 10.01.2018 г.

Alitalia выполняет прямые рейсы из аэропорта "Киев" (Жуляны) в Рим. Полеты в другие города Италии выполняются с пересадкой в римском аэропорту "Фьюмичино", сообщает *avianews.com.*

Atlasglobal предложила проездной на неограниченное количество полетов в бизнес-классе

Турецкая авиакомпания Atlasglobal предложила пассажирам оформить проездной на неограниченное число перелетов в бизнес-классе на рейсы с 1.10.2017 г. по 30.05.2018 г.

Авиаперевозчик продает два типа проездных: Atlasglobal Unlimited Turkey Domestic на все внутренние рейсы по Турции за 3,5 тыс. турецких лир (около $975) и Atlasglobal Unlimited International за $3,5 тыс. на все международные рейсы, в числе которых Львов—Стамбул, Запорожье—Стамбул и Харьков—Стамбул, выполняемые украинской дочерней компанией.

Согласно опубликованным правилам, купивший проездной пассажир может летать хоть каждый день на всех собственных рейсах авиаперевозчика, однако ему необходимо заплатить все налоги и сборы, размер которых зависит от направления.

Проездной позволяет получить стандартный сервис бизнес-класса Atlasglobal — это возможность посещения бизнес-зала в аэропорту, увеличенная норма багажа, улучшенное питание и перелет в салоне бизнес-класса. Однако если на выбранный рейс все билеты бизнес-класса были раскуплены, пассажир может полететь в эконом-классе.

Переоформить документ на другого человека правила не позволяют — лететь должен только пассажир, на имя которого изначально оформлен проездной, сообщает *avianews.com.*

Для пассажиров Virgin Australia организовали передвижной пункт регистрации

На рейсах австралийской авиакомпании Virgin Australia из Сиднея появилась услуга, позволяющая пассажирам зарегистрироваться и сдать багаж в мобильном пункте за пределами аэропорта. Сервис организовали поставщик IT-решений Amadeus и австралийская компания Off Airport Check-In Solutions (OACIS), специализирующаяся на работе в сфере повышения качества обслуживания пассажиров. Как сообщает Amadeus, Virgin Australia стала первой авиакомпанией, подключившейся к системе.

Пункт регистрации на рейсы Virgin Atlantic расположен в морском порту, куда на паромах прибывает много пассажиров, которым предстоит перелет. В ближайшие год—полтора OACIS планирует распространить этот опыт на Новую Зеландию и другие рынки, сообщает *ato.ru.*

Примечание. *OACIS организует мобильные пункты регистрации на рейс, которые могут располагаться, например, в отелях, на ж/д вокзалах, в портах, крупных конференциях. Для создания такого пункта достаточно иметь портативное устройство и доступ в Интернет. После завершения регистрации сумки и чемоданы быстро перевозят в аэропорт. Сдав багаж и оставшись только с ручной кладью, пассажиры получают возможность не сразу ехать в аэропорт, а более гибко распорядиться свободным временем.*

Данные, полученные при удаленной регистрации, передаются в систему перевозчика через облачную технологию, разработанную Amadeus, — платформу ACUS (Airport Common Use Service). В настоящее время к ней уже подключен ряд аэропортов.

Предполагается, что новое решение от Amadeus и OACIS увеличит пропускную способность аэропортов и ускорит регистрацию на рейсы.

Etihad Airways начала продавать билеты в рассрочку

Etihad Airways запустила новую услугу: теперь купить билет на рейсы перевозчика можно в рассрочку. При бронировании онлайн на сайте авиакомпании пассажирам достаточно выбрать вместо единовременной оплаты внесение ежемесячных взносов через Интернет. Полностью выплатить стоимость перелета разрешается в период от трех до 60 месяцев. Срок зависит от банка клиента. Пока предложением могут воспользоваться только жители Египта, ОАЭ и Саудовской Аравии.

По словам представителей Etihad, новый сервис — "хорошая возможность путешествовать бизнес-классом вместо экономического, а также полезная опция для клиентов со средним доходом", сообщает *aex.ru.*



ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

АМПУ будет сотрудничать с администрацией порта Пусан

27.09.2017 г. представители Администрации морских портов Украины (АМПУ) в составе украинской делегации прибыли в Республику Корея и посетили порт Пусан и Корейский институт морских исследований (Korea Maritime Institute — KMI).

Глава АМПУ Р. Вецкаганс и руководитель Администрации порта Пусан Ву Йе Йонг договорились исследовать возможности повышения эффективности использования мощностей терминалов украинских портов для импорта, транзита и трансшипмента. А также определить инвестиционные возможности отечественных портов для корейского бизнеса.

Справка. *Пусан — крупнейший порт Республики Корея, грузопереработка в котором в прошлом году составила почти 20 млн TEU.*

К совместной работе будет также привлечен KMI, который является глобальным игроком на рынке научно-исследовательских и конструкторских работ в морской отрасли. Кроме этого, KMI проводит экспертизу в разработке мастер-планов развития портов. Этот опыт является крайне важным для Украины в контексте гармонизации развития грузового фронта в портах с подъездными путями.

Как отметил Р. Вецкаганс, расширение международных контактов через сотрудничество с портами развитых стран и Всемирным банком позволяет отечественной портовой отрасли учитывать современные тенденции развития морской отрасли в мире, искать новые инструменты оптимизации развития портов. В частности, один из мировых лидеров по объемам трансшипмента — порт Пусан — является хорошим примером реализации модели "порт-лендлорд" в части управления земельными ресурсами в пределах портов и их передачи на концессионных условиях портовым операторам.

Визит в Республику Корея проходит по приглашению Всемирного банка в рамках программ Green Growth Trust Fund, основанного правительством Республики Корея и Всемирным банком. В состав делегации также входят представители технического офиса поддержки реформ Мининфраструктуры Украины и ПАО "Укрзализныця".

В Одесском МТП детализировали случаи уплаты канального сбора

14.09.2017 г. руководитель АМПУ Р. Вецкаганс подписал отдельное поручение, которым детализируются случаи взимания канального сбора с судов, следующих к причалам Карантинной, Каботажной, Новой и Ланжероновской гаваней Одесского МТП.

"Поручил Одесскому филиалу АМПУ не производить взимание канального сбора с судов, которые не используют подходной канал при заходе в порт. Это повысит привлекательность Одесского порта, в т.ч. для контейнерных линий. Мы ожидаем, что этот шаг уменьшит стоимость судозаходов и положительно повлияет на формирование партнерских отношений с клиентами", — подчеркнул руководитель АМПУ Р. Вецкаганс, сообщает пресс-служба АМПУ.

АМПУ утвердила унифицированный договор об обеспечении доступа портового оператора к причалу

Администрация морских портов Украины (АМПУ) утвердила редакцию проформы Договора об обеспечении доступа портового оператора к причалу. Соответствующий приказ был подписан руководителем АМПУ Райвисом Вецкагансом 22.09.2017 г.

"Указанный договор является единым унифицированным договором на доступ к причалу, который будет заключаться между портовыми операторами и аппаратом управления АМПУ, что позволит повысить эффективность работы как Администрации, так и всей отрасли, оптимизировать и унифицировать процессы", — прокомментировал Р. Вецкаганс.

Договор будет заключаться не на год, как раньше, а на три года с возможной автоматической пролонгацией.

Также указанным приказом определены критерии и документы, необходимые для получения статуса портового оператора. Эти критерии основаны на принципах обеспечения безопасности, определенных Законом Украины "О морских портах Украины".

Объемы паромных перевозок на украинско-грузинском направлении значительно выросли

В 1 полугодии 2017 г. значительно выросли объемы паромных перевозок на украинско-грузинском направлении. Так, в железодорожно-паромном сообщении Черноморск—Поти/Батуми перевезено 165,6 тыс. т грузов, что на 63,6 тыс. т, или на 62,5% больше, чем за аналогичный период 2016 г. Из порта "Черноморск" в Грузию отправлено 94 парома с 2859 вагонами, что на 1083 вагона, или 60,98% больше, чем за аналогичный период 2016 г.

Такие итоги были представлены в ходе заседания Совета директоров по совместной эксплуатации паромных переправ Черноморск—Варна и Варна—Поти/Батуми—Черноморск (далее — Совет), которое состоялось 11—12.09.2017 г. в г. Батуми (Грузия).

В мероприятии приняли участие руководители ООО "Судоходная компания "Укрферри", ПАО "Укрзализныця", ООО "Батумский морской порт", ООО "Потийский морской порт", специалисты Министерства транспорта, информационных технологий и сообщений Республики Болгария, а также представители компаний, осуществляющих паромные перевозки.

Морские перевозчики предложили предоставить доступ к электронной базе "Укрзализныци" по железнодорожным вагонам, следующим на припортовые станции для погрузки на паромы, а также по вагонам, прибывающим на припортовые станции для погрузки на паром.



В завершение встречи участники мероприятия поддержали необходимость внесения изменений в законодательные акты относительно прямого железнодорожно-паромного сообщения между Украиной, Грузией и Болгарией.

Специалисты АМПУ прошли обучение практическому применению договоров FIDIC

В ходе обучения специалисты АМПУ ознакомились с методами работы по контрактам FIDIC. Семинар состоялся в Киеве 21—22.09.2017 г. В нем приняли участие зампредседателя АМПУ Д. Роменский, сотрудники инженерной и юридической служб, отдела по организации договорной и закупочной работы, отдела каналов и акваторий и представители филиалов АМПУ.

Обучение провела аккредитованный тренер FIDIC, строительный инженер Андриана Спасова. В ходе семинара участники рассмотрели и сравнили типовые контракты и соглашения FIDIC, проанализировали основные статьи и положения трех важнейших из них, а именно: Красную книгу "Условия контракта на строительство", Желтую книгу "Условия контракта на поставку оборудования, проектирование и строительство" и Серебряную книгу "Условия контракта для проектов типа "ППС" (проектирование—поставка—строительство) и проектов, выполняемых "под ключ". Кроме того, были рассмотрены пути адаптации контрактов к национальному законодательству.

По окончании второго дня семинара специалисты АМПУ получили сертификаты, которые свидетельствуют об успешном завершении тренингового модуля 1, аккредитованного FIDIC, по теме "Практическое использование условий контракта FIDIC".

***Справка.** FIDIC (International Federation of Consulting Engineers) — это Международная федерация инженеров-консультантов, которая была основана в 1913 г. Основным направлением работы FIDIC является разработка типовых условий контрактов для регулирования отношений участников международной инвестиционно-строительной деятельности.*

АМПУ начала работу в "ProZorro. Продажи"

Администрация морских портов Украины (АМПУ) в лице Ильичевского и Мариупольского филиалов объявила о реализации не разобранных отработанных свинцовых аккумуляторных батарей. Заявки размещены в системе "ProZorro. Продажи" 20 и 21.09.2017 г. соответственно. Это первые процедуры реализации имущества, которые АМПУ объявила в системе "ProZorro. Продажи", сообщает пресс-служба АМПУ.

"Реализация различного имущества, которое не используется в нашей деятельности, позволит получить дополнительный финансовый доход. Его мы направим на реализацию проектов развития. Старт этой работе уже дан. Мы начали с небольших объемов, в дальнейшем представим более крупные лоты", — рассказал руководитель АМПУ Р. Вецкаганс, уточнив, что за время работы в системе ProZorro (с апреля 2015 г.) сэкономлено более 700 млн грн. и построены прозрачные и доверительные отношения с подрядчиками.

В ближайшее время АМПУ планирует объявить еще несколько аукционов по реализации имущества своих филиалов, а именно Измаильского, Николаевского, Скадовского и "Октябрьск".

***Примечание.** 21.08.2017 г. АМПУ присоединилась к Меморандуму о сотрудничестве в построении в Украине прозрачной и эффективной системы реализации объектов госсобственности, заключенному между Минэкономразвития и Transparency International Украина.*

Состав Совета порта "Ольвия" пополнился новым участником

ООО "Компания "Евровнешторг" обратилась в АМПУ с просьбой рассмотреть вопрос о включении в План развития порта "Ольвия" проекта строительства накопительной базы сельхозпродукции для дальнейшей ее отгрузки на морские суда через причал № 4, а также предложило включить в Совет порта представителя предприятия.

14.09.2017 г. филиал "Октябрьск" АМПУ созвал заседание Совета порта, в повестку дня которого включил указанные вопросы. По словам руководителя АМПУ Р. Вецкаганса, расширение круга участников Совета порта — это положительный шаг, который в перспективе даст увеличение грузооборота и перегрузочных мощностей.

По результатам совещания были приняты решения о включении представителя ООО "Компания "Евровнешторг" С. Гунько в состав Совета СМП "Ольвия" и целесообразности внесения изменений в План развития порта с учетом плана развития ООО "Компания "Евровнешторг".

Украина уже приняла 5 судов с углем из ЮАР для ТЭС "ДТЭК"

В порт "Южный" (Одесская обл.) прибыли четвертый и пятый в текущем году балкеры с 75 тыс. т антрацита из ЮАР каждый для Приднепровской и Криворожской ТЭС "ДТЭК Энерго", сообщила пресс-служба компании. По ее данным, в августе "ДТЭК" включала эти станции, чтобы поддержать стабильность энергоснабжения страны в период летнего пика потребления электроэнергии.

***Справка.** Отпуск электроэнергии антрацитовыми ТЭС "ДТЭК" увеличился почти в 2,5 раза по сравнению с июлем 2016 г. — до 564 млн кВтч. При таком режиме работы станции суммарно сжигали порядка 10 тыс. т в сутки.*

В порту одновременно разгружались сразу 2 балкера с импортным антрацитом, что позволит ТЭС компании накопить ресурс для стабильной работы в отопительный период.

Процесс разгрузки Min Sheng 1 занимает около 3 суток. При этом балкер Semiramis с 80 тыс. т антрацита, прибывший в "Южный" 17.09.2017 г., по состоянию на 8:00 19.09.2017 г. был разгружен уже на 85%.

"В октябре мы ожидаем прибытия в Украину еще 150 тыс. т южноафриканского угля для того, чтобы создать необходимые запасы ресурса на складах наших ТЭС в преддверии отопительного сезона", — отметил коммерческий директор "ДТЭК Энерго" В. Бутенко.

Т.о., в рамках заключенного контракта "ДТЭК" уже импортировала в Украину 375 тыс. т антрацита из ЮАР. Первое судно с 75 тыс. т антрацита для теплоэлектростанций "ДТЭК" прибыло в Украину 25.05.2017 г., второе — 23.07.2017 г., третье — 14.08.2017 г., четвертое — 17.09.2017 г., пятое — 19.09.2017 г. Всего в ЮАР компания законтрактовала 675 тыс. т угля, сообщает *Интерфакс-Украина*.

АМКУ оштрафовал две компании за сговор на торгах по дноуглублению в МТП "Южный"

Антимонопольный комитет Украины (АМКУ) оштрафовал ООО "Лигос УА" (Мариуполь, Донецкая обл.) и ООО "Укрсвязьгидрострой" (Одесса) на сумму около 23 млн грн. за согласованные действия, приведшие к искажению результатов торгов на закупку дноуглубительных работ в МТП "Южный" (Одесская обл.) в рамках объявленного в августе 2015 г. тендера.

Согласно тексту решения АМКУ от 7.09.2017 г., ООО "Лигос УА" (победитель торгов) оштрафовано на 20,749 млн грн., "Укрсвязьгидробуд" — на 2,227 млн грн.

Штраф подлежит уплате в 2-месячный срок со дня получения решения АМКУ.

Согласно описательной части решения, эти две компании были допущены к участию в торгах, при этом предложение ООО "Лигос УА" составляло 133,69 млн грн. (с НДС), ООО "Укрсвязьгидробуд" — 133,73 млн грн.

В то же время тендерные предложения еще двух участников — ООО "Техморгидрострой Николаев" (129,82 млн грн.) и "Ван Оорд Украина" ("дочка" Van Oord, Нидерланды) с 133,23 млн грн. были отклонены, сообщает *Интерфакс-Украина*.

Киевский речной порт восстанавливает железнодорожную ветку

В речном порту Киева проводятся работы по восстановлению железнодорожной ветки. Об этом предприятие сообщило на своей официальной странице в *Facebook*.

"Железнодорожная ветка на 3 грузовом районе Киевского речного порта находится на завершающем этапе восстановления. Готовимся к отгрузке вагонами!", — сообщили в порту.

Примечание. *В августе Киевский речной порт пополнил грузовой флот двумя баржами, приобретенными у компании СООО "Белдортяжтранс" (Республика Беларусь). Это несамоходные баржи-площадки, предназначенные для перемещения генеральных, сухих навальных грузов и контейнеров. Грузоподъемность каждой баржи составляет 1,06 тыс. т.*

В августе в порты Крыма незаконно зашли 34 судна

В течение августа 2017 г. зафиксированы заходы 34 грузовых судов в порты аннексированного РФ Крыма, сообщают *Порты Украины*.

В целом эти судна осуществили 77 заходов в порты Керчи и Севастополя. Из них 23 судна были под флагом РФ и 11 судов — под флагами других государств: Палау, Сьерра-Леоне, Того, Коморских островов, Танзании.

При этом морские порты, расположенные на территории АР Крым — Евпатория, Керчь, Севастополь, Феодосия, Ялта, — закрыты на основании распоряжения КМУ.

Справка. *После российской оккупации Крыма Мининфраструктуры Украины издало приказ "О закрытии морских портов" (от 16.06.2014 г.), которым запретило судозаходы в морские порты Керчь, Севастополь, Феодосия, Ялта и Евпатория. Было заявлено, что судовладельцы и капитаны судов, которые нарушают этот запрет, столкнутся с серьезными санкциями, в числе которых — денежный штраф и тюремное заключение.*

Информация о закрытии портов была опубликована в "Извещениях мореплавателям", а Посольство Украины в Великобритании известило о закрытии портов Международную морскую организацию (IMO), членами которой являются 170 государств. Тем не менее, как показывает опыт последних лет, суда некоторых судовладельцев продолжают заходить в крымские порты, несмотря на их закрытие.

К судам-нарушителям режима оккупированного Крыма, которые затем заходили в порты материковой Украины, применяются санкции. В частности, решением суда 1.11.2016 г. заочно был арестован паром Varyag (флаг — Панама), который совершил 18 рейсов между Севастополем и портом Зонгулдак (Турция).

В оккупированном Крыму хотят запустить морское сообщение между Севастополем и Ялтой

Запуск морского сообщения между оккупированными Севастополем и Ялтой запланирован весной 2018 г., сообщил директор Корпорации развития Севастополя О. Николаев.

"Судостроительный завод "Вымпел" (Ярославская обл., РФ) планирует запуск корабля на подводных крыльях сообщением между Севастополем и Ялтой весной 2018 г.", — сказал он, добавив, что в будущем в маршрут судна планируется включить Сочи (Краснодарский край, РФ).

По словам О. Николаева, корпорация намерена участвовать в этом проекте, внеся в уставный фонд компании, управляющей перевозками, 25% средств. Само судно останется в собственности завода "Вымпел", сообщает *ТАСС*.

Судостроители ожидают от власти изменения правил игры на украинском отраслевом рынке

Украинские судостроители высказываются за изменение правил игры на отечественном отраслевом рынке, а также создание властью условий для сохранения и развития отрасли и ее экспортного потенциала. В ходе парламентского "круглого стола" "Развитие судостроения в Украине" гендиректор Smart Maritime Group (SMG) "Смарт-холдинга" В. Федин признал: в связи с отсутствием государственной политики по поддержке инвестиционно- и наукоемкой отрасли, на сегодняшний день судпром Украины практически утратил конкурентоспособность как на внутреннем, так и на внешнем отраслевом рынке.

В числе причин сложившейся ситуации в отрасли глава SMG выделил высокую себестоимость продук-



ции украинского судпрома: "При самой низкой зарплате, себестоимость украинской продукции самая высокая в Европе, и на порядок выше, чем в Азии", — отметил он.

По словам В. Федина, высокая себестоимость обусловлена рядом факторов, в числе которых: неконкурентная по сравнению с зарубежными рынками кредитная политика, таможенные пошлины на отраслевой импорт, высокие налоги на землю для масштабного промпроизводства. "Ни один бизнес такого не выдержит", — сказал он, заметив: при объемах производства в 300—400 млн грн., в 2016 г. SMG заплатил налог на землю в размере 48 млн грн., других сборов и налогов — на 78 млн грн. По данным В. Федина, объемы производства SMG в последние годы резко сократились: если в прежние годы это было $100 млн, то после 2014 г. они упали до $15 млн.

В свою очередь замдиректора компании "НИБУЛОН" В. Клименко акцентировал: планы правительства по возрождению речного судоходства, и, в частности, по Днепру, должны учитывать, в первую очередь, интересы украинских судостроителей и судоходных компаний: "Мы категорически против, чтобы в Украину заходили любые суда под любым флагом", — подчеркнул он, уточнив: в первую очередь речь идет о судах под флагом РФ.

Вместе с тем, возможность работы на украинском рынке для европейских судоходных компаний должна обеспечиваться согласно общеевропейской практике: в рамках двусторонних договоров, с возможностью для судов с украинским флагом "зеркально" работать в европейской стране, подчеркнул В. Клименко.

При этом он выразил уверенность, что возрождение речного судоходства по Днепру во многом будет зависеть от грамотной налоговой политики властей.

"Мы должны сделать так, чтобы Днепр был свободен от налогов", — сказал он, сообщает *Интерфакс-Украина*.

Контейнерооборот порта Гонконг снизился

Контейнерооборот порта Гонконг, занимающего пятую строчку в рейтинге крупнейших контейнерных портов мира, в августе т.г. сократился на 1,7% по сравнению с аналогичным периодом 2016 г. в результате вынужденного прекращения операций в порту на несколько дней в конце месяца в связи с обрушившимися на город двумя ураганами. Такую информацию опубликовал Гонконгский портовый и морской совет, сообщает *ТАСС*.

В августе порт переварил 1,76 млн TEU. При этом оборот глубоководных терминалов района порта Kwai Tsing вырос за месяц на 3,5% — до 1,34 млн TEU.

Отрицательная динамика обусловлена и резким возобновлением роста оборота порта в августе 2016 г. Год назад порту удалось справиться с падением спроса, продолжавшимся более двух лет. Начавшийся рост стремительно ускорялся, достигнув 25% годовых в декабре 2016 г. и 30% — в феврале 2017 г.

За 8 месяцев т.г. контейнерооборот порта Гонконг составил 13,76 млн TEU, что на 9,1% больше, чем за аналогичный период 2016 г.

DP World не будет продлевать соглашение на оперирование терминалом TPS в Индонезии

Дубайский портовый оператор DP World не будет продлевать соглашение на право оперирования контейнерным терминалом PT Petikemas Surabaya (TPS) в Индонезии, срок действия которого истекает в 2019 г. Об этом говорится в заявлении компании, сообщает *ТАСС*.

Как отметил глава компании Султан Ахмед Бин Сулайем, DP World "разочарован тем, что условия продления контракта, предложенные индонезийскими властями, не соответствуют нашим критериям для продолжения инвестиций".

Справка. *Терминал TPS находится в порту Танджунг Перак в Сурабае. Это второй по величине контейнерный порт Индонезии после Танджунг-Приок в Джакарте. Его мощность составляет 2,1 млн TEU. DP World принадлежит 49% акций TPS.*

Танджунг Перак занимает 45 строчку рейтинга крупнейших контейнерных портов мира по версии Journal of Commerce. В 2016 г. контейнерооборот порта составил 3,31 млн TEU, что на 6% больше, чем в 2015 г.

DP World обладает портфелем из более чем 65 морских терминалов, расположенных на шести континентах, включая строящиеся терминалы в Индии, Африке, Европе и Ближнем Востоке.

A.P. Moeller-Maersk продает танкерный бизнес APMH Invest

Датская компания A.P. Moeller-Maersk заключила соглашение с APMH Invest ("дочка" A.P. Moller Holding) о продаже Maersk Tankers за $1,17 млн, говорится в сообщении компании.

Глава группы Maersk Сорен Скоу заявил, что это решение — "важный шаг в реализации стратегии по высвобождению ресурсов для будущего развития A.P. Moller-Maersk в индустрии контейнерных перевозок, портового и логистического бизнеса".

Год назад Maersk объявил о проведении реорганизации, предусматривающей разделение транспортного и нефтяного бизнесов.

В конце августа т.г. компания заключила соглашение с французской нефтегазовой Total о продаже за $7,45 млрд нефтегазового бизнеса — Maersk Oil.

Ожидается, что решения по другим компаниям энергетического блока — Maersk Drilling и Maersk Supply Service — примут до конца 2018 г.

APMH Invest намерена создать консорциум для управления Maersk Tankers, в состав которого может войдет японская Mitsui & Co, сообщает *ТАСС*.

Справка. *Maersk Tankers входит в группу A.P. Moeller-Maersk с 1928 г. Флот под управлением компании составляет 161 танкер, в т.ч. 80 судов — собственность компании. Штат сотрудников — 3,1 тыс. человек.*

Hyundai построит 10 рудовозов

Одна из крупнейших промышленно-судостроительных компаний, группа Hyundai Heavy Industries (HHI) подписала контракт на строительство десяти крупнотоннажных рудовозов типоразмера VLOC дедвейтом 325 тыс. т с оператором сухогрузного флота Polaris Shipping, сообщает *HHI*.

Отмечается, что это самый крупный единовременный заказ, полученный группой за последние 5 лет: общая стоимость контракта составляет $800 млн. В 2012 г. южнокорейская группа получила заказ от одной из греческих судоходных компаний на строительство десяти крупнотоннажных контейнеровозов.

Суда данной серии будут иметь длину 340 м, ширину — 62 м и высоту — 29,8 м. Проект отличается экологичностью: конструкция предполагает быструю установку оборудования для работы на СПГ топливе в соответствии с экологическими нормами и снижающего расход топлива. Суда будут оснащены системой очистки балластных вод и скрубберами для снижения содержания серы. По графику суда будут переданы до 2021 г.

Всего в т.г. группа HHI получила заказы на строительство 99 судов (на общую сумму $5,8 млрд), что в 5 раз больше, чем за аналогичный период 2016 г. — 20 судов ($2 млрд), сообщает *Portnews*.

Справка. *Hyundai Heavy Industries Co., Ltd. (HHI) является крупнейшей в мире судостроительной, промышленной компанией. Расположена в Ульсане, Южная Корея. Группа имеет 7 бизнес-подразделений: судостроение, морские и инженерные проекты, промышленное производство, создание двигателей и машинного оборудования, электрических систем, строительного оборудования и разработка экологически чистых источников энергии.*

Китай спустил на воду самый большой в мире танкер-рудовоз

Строящийся в Китае самый большой в мире танкер-рудовоз нового поколения спущен на воду на верфи в городе Циндао (восточная провинция Шаньдун). Т.о., как сообщает *Центральное телевидение Китая*, начался завершающий этап работ по установке на нем электрооборудования и последующего тестирования всех систем.

Китайские СМИ называют танкер "Морским гигантом", поскольку по своей высоте судно сопоставимо с десятиэтажным домом. Длина танкера водоизмещением в 400 тыс. т составляет 362 м, а высота — 30,4 м. Он может совершать переходы на расстояние до 25,5 тыс. морских миль и развивать скорость в 14,5 узла. Общая палубная площадь судна равна примерно трем футбольным полям.

В будущем Китай намерен построить до 30 подобных судов. Сообщается, что строящийся сейчас новый танкер будет в основном перевозить железную руду из Бразилии, которая является ее основным поставщиком в Китай. О начале коммерческой эксплуатации судна информации пока не поступало, сообщает *ТАСС*.

КНР к 2019 г. построит первое в мире судно для глубоководной добычи ресурсов

Китайская судостроительная компания "Мавэй" намеревается к 2019 г. построить первое в мире судно по добыче полезных ископаемых на большой глубине, сообщило агентство *Синьхуа*.

Общая стоимость проекта оценивается в $500 млн. Ожидается, что судно длиной более 220 и высотой 75 м будет способно добывать ресурсы на глубине 2,5 тыс. м.

"К настоящему моменту его корпус уже готов, идет подготовка к установке всевозможного горнодобывающего и прочего профильного оборудования", — проинформировали в организации.

Судно будет оснащено роботами, новейшими подъемниками, погрузочно-разгрузочными системами, прочими передовыми добывающими технологиями. "По сути это плавучая база, обеспечивающая процесс добычи полезных ископаемых в море, — пояснили в компании. — Благодаря такому судну можно будет осваивать труднодоступные глубоководные залежи минералов, находящиеся на отдаленном расстоянии в открытом море".

Китайская добывающая платформа разработана при сотрудничестве с сингапурскими конструкторами и, в соответствии с контрактом, будет передана судовладельцу из ОАЭ для проведения работ в западной части Тихого океана, сообщает *ТАСС*.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

"Укрзализныця" опровергла информацию о прибыли в 5 млрд грн.

В "Укрзализныце" опровергли информацию о том, что прибыль компании по итогам 8 месяцев 2017 г. составляла около 5 млрд грн. И.о. главы Правления ПАО "Укрзализныця" Е. Кравцов назвал мифом высказывания некоторых представителей власти о том, что в компании достаточно финресурсов для обновления подвижного состава и без индексации тарифов на грузоперевозки. По данным "Укрзализныци", прибыль госкомпании за 8 месяцев т.г. после формирования необходимых резервов составила около 0,16 млрд грн.

"Этих средств недостаточно, чтобы без дополнительных источников доходов, в частности, полученных от индексации тарифов на грузоперевозки, обновлять критически устаревший подвижной состав и выполнять инвестиционную программу общества в запланированных объемах", — заявил Е. Кравцов.

По его словам, по результатам 8 месяцев прибыль обеспечили: грузовые перевозки (9,2 млрд грн.), вспомогательное производство (0,6 млрд грн.), другая операционная деятельность (0,2 млрд грн.). В целом по всем видам деятельности прибыль госкомпании составила 10 млрд грн. Убыточный финрезультат по видам деятельности показали пассажирские пере-



возки — 6,8 млрд грн., другая финансовая деятельность (уплата процентов по кредитам, лизингу и т.д.) — 2,3 млрд грн. и налог на прибыль — 0,5 млрд грн. В целом — 9,6 млрд грн. убытков, сообщила пресс-служба "Укрзализныци".

Примечание. *Ранее глава Государственной регуляторной службы К. Ляпина заявила, что, по ее данным, прибыль "Укрзализныци" от грузовых перевозок по итогам января—августа составила 9 млрд грн., а убытки от пассажирских перевозок — 4 млрд грн. "Т.о., осталось еще 5 млрд грн. на развитие даже при нынешнем уровне тарифов. Это надо обязательно учитывать, когда мы сейчас обсуждаем предложения о повышении тарифов "Укрзализныци" на грузоперевозки на 22,5%", — сказала она.*

Накануне Премьер-министр В. Гройсман заявил, что повышать тарифы на ж/д грузоперевозки нужно, но меньше чем на 22,5%, сообщает liga.net.

В. Омелян назвал "необоснованными" убытки "Укрзализныци" от пассажирских перевозок

Убытки "Укрзализныци" от пассажирских перевозок не обоснованны, т.к. нет расчета стоимости пассажиро-километра. Кроме того, компания не проводит мероприятия по увеличению эффективности перевозок. Такое мнение высказал министр инфраструктуры В. Омелян.

"На перевозку в идеальной ситуации должен быть рыночный тариф. Во-вторых, необходимо разделить грузовые и пассажирские перевозки. Но самое главное, необходимо посмотреть, какая на самом деле себестоимость пассажирских перевозок. Потому что каждый раз "Укрзализныця" манипулирует цифрами, "рисуя" убытки от пассажирских перевозок. Я имею все основания считать, что эти убытки — необоснованные. Начиная с того, что "Укрзализныця" признает, что на пригородных перевозках около 20—30% пассажиров покупают билеты, а остальные ездят зайцами. Почему? Вопросы к ж/д ведомству", — сказал В. Омелян.

Также он добавил, что у компании нет методики калькуляции, каким образом рассчитывать стоимость пассажиро-километра. "Это просто дутые цифры, на которые удобно списывать. Я уже не говорю о контрабанде, злоупотреблении, подсадных людях в купе и многих других моментах", — сказал министр.

В. Омелян напомнил, что КМУ не поддержал инициативу Мининфраструктуры о выделении из госбюджета 2,5 млрд грн. на закупку около сотни пассажирских вагонов.

На представлении стратегии "Укрзаизныци" до 2021 г. финдиректор компании А. Рязанцев заявил, что в 2017 г. "Укрзализныця" может получить более 11 млрд грн. убытка от пассажирских перевозок, сообщает *УНИАН.*

Нардеп предложил продать акции "Укрзализныци" стратегическому инвестору, чтобы избежать повышения ж/д тарифов

Председатель Комитета ВР по промышленной политике и предпринимательству В. Галасюк предлагает провести корпоратизацию ПАО "Укрзализныця" и продать миноритарный пакет акций компании (до 10%) стратегическому инвестору. "Такой шаг позволит "Укрзализныце" привлечь средства в размере $1 млрд и направить их на инвестиции без поднятия ж/д тарифов", — заявил нардеп в ходе общественных слушаний проекта приказа Мининфраструктуры о повышении ж/д тарифов на 22,5%. Также депутат отметил, что предлагаемое решение позволило бы наложить мораторий на индексацию ставок на грузоперевозки.

Вторым вариантом привлечения средств для "Укрзализныци" на инвестиции без повышения тарифов, по мнению В. Гласюка, могло бы стать "привлечение заемных средств путем выпуска облигаций под госгарантии". "Ежегодно на эти цели в бюджете закладывается 20—30 млрд грн., из которых выбирается в лучшем случае 30%", — отметил нардеп, добавив, что бизнес всегда финансирует капинвестиции за счет длинных денег.

Третьим вариантом, по мнению В. Галасюка, должно стать повышение внутренней эффективности внутри "Укрзализныци" и борьба с коррупцией, сообщает *UAProm.info.*

Работа автоматизированной системы распределения порожних вагонов "Укрзализныци" переведена в опытную эксплуатацию

С 15.09.2017 г. автоматизированная система распределения порожних вагонов "Укрзализныци" переведена из тестовой эксплуатации в опытную эксплуатацию. На данный момент через АС "Управление пересылкой порожних вагонов" (АС "УППВ") осуществляется распределение вагонов-цементовозов, крытых вагонов и зерновозов.

Как отметил Е. Кравцов, опытная эксплуатация системы означает, что автоматизированное распределение порожних вагонов под погрузку осуществляется в соответствии с согласованными электронными заявками грузоотправителей без участия каких-либо работников железных дорог.

Специалисты "Укрзализныци" работают над тем, чтобы к концу этого года автоматизированно распределять также весь парк полувагонов. Первая очередь запланирована на ноябрь, напоминает пресс-служба компании.

"Укрзализныця" просит клиентов сообщить о планируемых ими объемах перевозок грузов в 2018 г.

ПАО "Укрзализныця" обратилось к своим клиентам с просьбой сообщить о планируемых ими объемах перевозок грузов ж/д транспортом в 2018 г., чтобы максимально удовлетворить их потребности и объективно спрогнозировать макроэкономические показатели проекта консолидированного финплана ПАО "Укрзализныця" на следующий год.

Как отметил руководитель ПАО "Укрзализныця" Е. Кравцов, главный финансовый документ общества формируется по принципам прозрачности и открытости и учитывает потребности национальной экономики в перевозках.

"Грузовой сектор формирует доходную часть для "Укрзализныци", поэтому наша цель — работать в таком формате, чтобы удовлетворять одновременно и потребности как самой компании, так и клиентов. Информация непосредственно от клиентов по их запросам на перевозку позволит "Укрзализныце" своевременно и в достаточном объеме запланировать объемы обновления подвижного состава, а также подготовить ж/д инфраструктуру на тех направлениях, где интенсивный грузопоток. Также мы сможем заранее предотвратить появление узких мест на основных маршрутах", — пояснил он.

Информацию о планируемых объемах перевозок грузов ж/д транспортом в 2018 г. ПАО просит присылать на электронный адрес: chorna@uz.gov.ua.

В "Укрзализныце" по-прежнему отсутствует достаточный запас дизтоплива для бесперебойной работы компании

Железные дороги Украины вновь столкнулись с нехваткой дизтоплива. По словам министра инфраструктуры В. Омеляна, запасы горючего у региональных ж/д сократились до нескольких дней работы.

"Даже закупка топлива таким быстрым образом (60 тыс. т по переговорной процедуре) не вывела компанию из кризиса с дефицитом топлива. Сейчас запас дизтоплива на Львовской ж/д составляет полсуток. У некоторых других железных дорог запас составляет от 2 до 4 суток. У Донецкой ж/д запас составляет 7 суток. На моей памяти уже третий руководитель "Укрзализныци", приступая к работе, решает в первую очередь проблему с нехваткой топлива", — рассказал В. Омелян в интервью агентству *РБК-Украина*.

Министр также отметил, что не уверен, что внедрение формульного ценообразования действительно поможет "Укрзализныце".

"Я не уверен, что переход на закупку топлива с ценообразованием по формульной системе, к чему в "Укрзализныце" планировали перейти летом, решит проблему глобально. Я больше склоняюсь к мысли о том, что "Укрзализныця" должна стать полноценным участником топливного рынка Украины, создав свою собственную топливную компанию. Она должна ее создать самостоятельно, или в рамках СП с другими участниками топливного рынка, но "Укрзализныця" должна покупать топливо напрямую у украинских или иностранных производителей. Скорее всего, это будет иностранный производитель. Но это позволит не быть каждый раз в состоянии инфаркта, что дизель вот-вот закончится", — отметил министр.

"Укрзализныця" будет премировать работников остродефицитных профессий

Руководство ПАО "Укрзализныця" выделит дополнительное финансирование для выплаты премий основному рабочему персоналу филиалов и работникам, которые непосредственно обеспечивают перевозки грузов и пассажиров. Об этом сообщила пресс-служба ж/д ведомства со ссылкой на и.о. главы ПАО Евгения Кравцова.

"Мы будем выплачивать премии нашим работникам производственных специальностей, прежде всего остродефицитных профессий. Это позволит сохранить в ж/д отрасли высокопрофессиональных специалистов… а также предоставить им дополнительный стимул работать еще эффективнее", — подчеркнул Е. Кравцов.

По его словам, премии из дополнительного фонда будут получать, в частности, работники локомотивных и поездных бригад, работники, осуществляющие текущий и капремонт подвижного состава, осмотрщики вагонов, работники контактной сети, работники, связанные с движением поездов, работники некоторых основных производственных профессий хозяйства пути. Премии будут выплачиваться за выполнение основных производственных показателей.

Крупный немецкий трейдер намерен использовать евроколею в Украине для импорта агропродукции по ж/д

Компания ATR Landhandel, являющаяся одним из крупнейших зернотрейдеров Германии, рассматривает возможность импортировать зерновые из Украины, используя железную дорогу с колеей 1435 мм, углубляющуюся на украинскую территорию. Об этом сообщил топ-менеджер немецкой компании Л. Штриве.

По его словам, в настоящее время компания импортирует украинскую кукурузу через страны Балтии. Также завозится шрот подсолнечника, отходы переработки сахарной свеклы. Однако в немецкой компании заинтересованы в организации прямых поставок из Украины. Это можно сделать, в частности, за счет использования железной дороги, сообщает *ЦТС*.

"Сейчас я ищу партнера, который бы смог помочь организовать такое прямое ж/д сообщение. Я знаю, что в нескольких местах на территории Западной Украины ж/д колея европейского стандарта заходит вглубь Украины. Поэтому мы хотели бы грузить прямо в Украине, чтобы далее избежать дополнительной перегрузки с украинской колеи", — отметил Л. Штриве.

Мининфраструктуры представили план реформирования ЧАО "Киев-Днепровское МППЖТ"

25.09.2017 г. на брифинге в Мининфраструктуры Украины был представлен план реформирования ЧАО "Киев-Днепровское МППЖТ". Представляя план реформирования предприятия, его руководитель Р. Сек отметил, что МППЖТ является госпредприятием, осуществляющим станционное обслуживание на железнодорожных станциях "Укрзализыци", включая перевозку грузов, маневровые работы и др. Общий объем годовых перевозок составляет более 20 млн т.

"Компания будет концентрироваться на основных профилях работы: железнодорожный подвижной состав и железнодорожная инфраструктура, — рассказал Р. Сек. — Сегодняшний рынок показывает огромную нехватку качественной тяги. Соответственно, будем приводить в порядок качественные и количественные показатели наших локомотивов. За 100 дней работы команда успеет запустить проект по модернизации минимум 30 локомотивов. Понятно,



что в этом году будут только первые результаты этого проекта. Но в 2018 г. ожидаются кардинальные изменения".

Также Р. Сек сообщил, что клиентам компании будет предложен онлайн-биллинг — программное обеспечение, абонентская карта (электронный кабинет) для каждого клиента, с доступом клиента, возможностью там же сделать заявку на перевозку, произвести оплату, увидеть текущий баланс и статус перевозки. Дополнительно к заявкам будут прикреплены локомотивы с бригадами, чтобы имелась онлайн информация о выполнении и закрытии заявок. "Последнее является критическим KPI для грузового направления. Передвижение локомотивов будет отражаться на табло в центральном офисе. Программа будет внедрена за 100 дней нашей работы. Думаем, что данное решение будет эффективным инструментом для минимизации коррупции и улучшения качества обслуживания для наших клиентов", — подчеркнул Р. Сек.

Справка. *По словам министра инфраструктуры В. Омеляна, ЧАО "Киев-Днепровское межотраслевое предприятие промышленного железнодорожного транспорта занимает второе место после ПАО "Укрзализныця" в сегменте промышленных грузов с долей около 10% на рынке.*

Предприятие покрывает филиалами всю Украину, включая порты (27 филиалов работают в 17 областях на 49 станциях). МППЖТ обслуживает крупные украинские предприятия в нефтеперерабатывающей, химической, строительной отраслях, в атомной энергетике и т.п.

Контейнерный поезд "Викинг" наращивает объемы перевозок

В январе—августе 2017 г. контейнерный поезд "Викинг" перевез на 38% грузов больше, чем за аналогичный период 2016 г. Так, по данным Lietuvos geležinkeliai (Литовские ж/д), за 8 месяцев 2017 г. было перевезено 26 тыс. TEU, против 19 тыс. TEU ранее, сообщает *LETA/BNS.*

В частности, из Литвы в Беларусь перевезено 12,1 тыс. TEU (+37%), а обратно — 10,2 тыс. (+22%), из Украины в Литву — 1,1 тыс. (в 4 раза больше), обратно — 2,5 тыс. (в 2 раза больше).

По сообщению Литовских ж/д, стороны, участвующие в проекте поезда "Викинг", приняли решение не менять в следующем году тарифную политику.

Справка. *"Викинг" — совместный проект Литвы, Беларуси, Украины, Молдовы, Румынии, Болгарии, Грузии, Азербайджана, соединивший порты в Клайпеде, Одессе и Черноморске.*

"РЖД" на регулярной основе запустили грузовое движение в обход Украины

ОАО "РЖД" организовало регулярное движение грузовых поездов по линии Журавка—Миллерово в обход Украины. Первые грузовые поезда, миновавшие участок временной эксплуатации, перевезли вагоны с зерном, железорудным сырьем и строительными материалами.

О дате запуска пассажирского движения по новой линии "РЖД" сообщат позднее.

Примечание. *Ранее сообщалось, что "РЖД" планируют запустить грузовое движение на новом ж/д участке, построенном в обход Украины, в октябре.*

Магистраль Журавка—Миллерово длиной 137 км станет частью скоростного железнодорожного хода, соединяющего Центральную Россию с черноморским побережьем. Максимальная скорость движения пассажирских поездов составит 140 км/ч, грузовых — до 90 км/ч.

Загрузка направления в летний период составит до 190 поездов в сутки, большая часть которых — пассажирские поезда дальнего следования.

В России планируется ежегодная индексация грузовых ж/д тарифов на уровне 4%

Индексация грузовых ж/д тарифов в 2018—2020 гг. в России запланирована на уровне 4%. Об этом говорится в прогнозе социально-экономического развития России на 2018—2020 гг., подготовленном Минэкономразвития и внесенном 29.09.2017 г. в Госдуму, сообщают *Морские вести.*

"В период 2018—2020 гг. в рамках тарифного регулирования индексация тарифов в регулируемом секторе составит 4% ежегодно", — отмечается в документе.

В прогнозе также говорится, что инвестиционная надбавка к грузовым ж/д тарифам, введенная в 2017 г. в размере 2%, носит разовый характер. "(Она) действует только в 2017 г., при регулировании в последующие годы не учитывается и исключается из базы индексации", — отмечается в документе.

Литва проводит электрификацию железной дороги

Первый пробный электровоз из Беларуси прибыл в Литву по недавно электрифицированной ж/д Наугойи—Вильня—Кена—госграница Беларуси.

"Электрифицировав эту ветку, мы сможем увеличить конкурентоспособность нашего ж/д транспорта, привлечь больше клиентов в грузовую отрасль и предложить более короткое время поездки для пассажиров по маршруту Вильнюс—Минск", — заявил гендиректор Lietuvos geležinkeliai (Литовские ж/д) М. Бартушка.

Выполненные работы завершают первый этап электрификации важного для Литвы ж/д коридора Кена—Клайпеда. По нему проходит основная часть ж/д перевозок страны — около 3/4 грузооборота и 2/3 пассажирских перевозок.

В будущем планируется электрифицировать еще несколько важных железнодорожных веток. Так, уже в 2018 г. будет начата работа на маршруте Кивишкес—Вальчюнай—Вайдотай—Паняряй. Планируется, что к 2020 г. контактная электрическая сеть будет проведена до Радвилишкиса, а затем до Клайпеды.

Пропускная способность польской ж/д инфраструктуры сдерживает объемы контейнерных перевозок в сообщении Китай—Европа

По словам начальника Белорусской ж/д В. Морозова, по итогам 2017 г. показатель транзитных контей-

нерных перевозок БЖД составит около 250 тыс. TEU (против 141 тыс. TEU в 2016 г.). Этому в т.ч. будет способствовать расширяющаяся грузовая база в Китае. Об этом В. Морозов сообщил на заседании Координационного совета по транссибирским перевозкам, состоявшемся 20.09.2017 г.

Одной из основных проблем, сдерживающих продвижение контейнерных поездов из Китая в Европу, руководитель БЖД считает ограничения на границе между Беларусью и Польшей, в частности, на погранпереходе Брест—Малашевичи, где может простаивать до 3,5 тыс. вагонов. При этом ответственность за происходящее он возлагает на польскую сторону, где, по его словам, отсутствует четкий план по развитию погранпереходов между белорусскими и польскими станциями, а также недостаточно развито взаимодействие между владельцем инфраструктуры и компаниями-перевозчиками.

Председатель правления АО "ПКП Карго" М. Либишевски признал наличие проблем. В то же время он отметил, что Польше приходится осуществлять модернизацию инфраструктуры параллельно с увеличивающимися грузопотоками. При этом модернизация направлена на обеспечение значительно большего количества грузопотока.

По словам М. Либишевски, в т.г. на модернизацию инфраструктуры и закупку нового подвижного состава будет направлено 5,5 млрд злотых. По завершении этой работы на белорусско-польской границе будут действовать 5 ж/д переходов с более высокой степенью переработки, сообщает *РЖД-Партнер.*

Железная дорога Баку—Тбилиси—Карс готова к вводу в эксплуатацию

Официальные лица Азербайджана, Грузии и Турции ознакомились с ходом реализации проекта ж/д Баку—Тбилиси—Карс (БТК). Председатель ЗАО "Азербайджанские железные дороги" Д. Гурбанов сообщил СМИ, что железная дорога готова к эксплуатации.

"Мы протестировали новую железную дорогу Баку—Тбилиси—Карс. Она уже готова к эксплуатации. После официального открытия с участием президента Азербайджана железная дорога Баку—Тбилиси—Карс будет сдана в эксплуатацию", — сказал Д. Гурбанов.

Справка. *Железная дорога БТК строится на основе азербайджано-грузино-турецкого межгосударственного соглашения. Максимальный объем грузоперевозок по ней прогнозируется на уровне 17 млн т грузов в год. На начальном этапе этот показатель будет находиться на уровне 1 млн пасс. и 6,5 млн т грузов, сообщает* Trend.

Азербайджан частично профинансирует строительство участка Решт—Астара

Руководство "Железных дорог Исламской республики Иран" (RAI) заявило, что Азербайджан предоставит Ирану EUR500 млн в качестве кредита для завершения железнодорожного участка Решт—Астара в рамках строительства МТК Север—Юг.

Замначальника отдела планирования и инвестиций RAI Н. Бейранванд опроверг недавние слухи о том, что Баку будет полностью финансировать участок Решт—Астара. По его словам, Азербайджан предоставит лишь половину требуемой суммы для завершения ж/д участка, а остальную обеспечит Иран.

Н. Бейранванд уточнил, что финансирование Азербайджаном будет осуществляться в форме кредита. Вложенная сумма будет позже вычтена из доходов проекта.

В RAI прогнозируют, что потребуется два месяца, чтобы завершить участок Решт—Казвин.

Примечание. *Ранее официальные лица Азербайджана согласились предоставить EUR60 млн на развитие ж/д объектов в иранском г. Астара.*

МТК Север—Юг соединит Северную Европу с Юго-Восточной Азией, а также станет связующим звеном между железными дорогами Азербайджана, Ирана и России.

Через коридор планируется транспортировать 6 млн т грузов в год на начальном этапе и 15—20 млн т грузов в будущем.

"Лемтранс" пополнил свой парк полувагонов

Компания "Лемтранс" приобрела в собственность 300 новых полувагонов украинского производства. Как сообщает пресс-служба компании, новый подвижной состав планируется использовать для перевозки сыпучих грузов на всей сети железных дорог Украины.

"Обновление парка является частью стратегии по повышению эффективности работы компании. Оно, безусловно, усилит операционную устойчивость нашего бизнеса. Однако повысить эффективность железнодорожных перевозок исключительно за счет приобретения вагонов будет невозможно, — отмечает гендиректор компании Владимир Мезенцев. — Сейчас техническое состояние локомотивов на сети — это одна из ключевых причин невывоза грузов. К сожалению, инфраструктура на сегодняшний день также не позволяет серьезно развивать грузовые перевозки".

Тендеры ПАО "Укрзализныця" на закупку новых полувагонов вновь заблокированы

Три из одиннадцати тендеров на закупку полувагонов, которые повторно объявил Дарницкий вагоноремонтный завод (филиал ПАО "Укрзализныця"), были заблокированы 15.09.2017 г. жалобами ООО "Максмед Интернешнл" в АМКУ. Общий объем закупки полувагонов по заблокированным тендерам составляет 800 ед., при этом по самому крупному из заблокированных тендеров — на 500 вагонов — жалоба была подана повторно.

"Учитывая, что до конца бюджетного года осталось совсем немного времени, дальнейшее затягивание тендеров фирмами-прокладками приведет лишь к срыву планов обновления подвижного состава "Укрзализныци" и к потере заказов на грузовые вагоны такими производителями, как ПАО "Крюковский вагоностроительный завод", ПАО "Днепровагонмаш", ОДО "Попаснянский вагоноремонтный завод". В результате тысячи вагоностроителей останутся без работы, а бюджеты всех уровней будут лишены дополнительных финансовых поступлений", — заявила пресс-служба КВСЗ.



Справка. *11 тендеров на закупку 2500 полувагонов были объявлены 2.08.2017 г.*

ООО "Максмед Интернешнл" с уставным капиталом 1 млн грн. впервые получило государственный подряд в "Укрзализныце" в 2016 г. при сомнительных с точки зрения законности обстоятельствах. За последние несколько месяцев "Максмед Интернешнл" обжаловал ряд тендеров в системе "Укрзализныци" на сумму более 8 млрд грн.

В настоящее время статус указанных трех жалоб "Максмед Интернешнл" — "ожидает принятия к рассмотрению". Еще по трем тендерам на закупку суммарно 700 полувагонов жалобы уже рассмотрены и оставлены без удовлетворения.

Необходимо внести изменения в законодательство о закупках и усовершенствовать систему ProZorro

На Крюковском вагоносторительно заводе считают, что назрела необходимость изменения законодательства о закупках и усовершенствовать саму систему ProZorro. Об этом на предприятии заявили после того, как были заблокированы очередные торги на закупку полувагонов "Укрзализныцей".

"В МЭРТ до сих пор уверены, что действующий Закон "О публичных закупках" и электронная система публичных закупок ProZorro являются самыми совершенными инструментами в организации госзакупок. Почему же тогда такие фирмы, как ООО "Максмед Интернешнл", управляют государственными стратегически важными торгами? Не пора ли внести необходимые изменения в законодательство о закупках и усовершенствовать саму систему ProZorro? Чтобы выгоду от экономии на закупках получало государство, а не фирмы-прокладки, специально тормозящие тендерные процедуры", — говорится в заявлении КВСЗ.

"Укрзализныця" не будет отказываться от классической процедуры проведения тендеров в ProZorro

Информация о том, что "Укрзализныця" планирует частично отказаться от классической процедуры проведения тендеров на закупку продукции в системе электронных закупок ProZorro, не соответствует действительности. Все это является произвольной интерпретацией ее пресс-релиза журналистами издания *Delo.ua*, которые посчитали, что "Укрзализныця" намерена ограничить доступ компаний-посредников к своим закупкам в системе ProZorro, сообщили в компании.

"Укрзализныця" и в дальнейшем все закупки товаров и услуг будет осуществлять исключительно через систему ProZorro с соблюдением законодательства Украины. Заключение прямых договоров по переговорной процедуре также осуществляется через систему ProZorro", — подчеркнули в "Укрзализныце".

В оригинальном пресс-релизе, на основании которого издание *Delo.ua* написало новость, говорится о том, что "Укрзализныця" работает над усовершенствованием тендерной документации, сокращением сроков расчетов за поставленную продукцию и рассматривает возможность пересмотра размера гарантийного обеспечения торгов, отметили в компании.

"Азовмаш" победил в очередном тендере на поставку "Укрзализныце" вагонокомплектов

ООО "Азовмаш" (Киев) признано победителем двух аукционов на поставку до конца года вагонокомплектов — 1,2 тыс. боковых рам и 2,4 тыс. надрессорных балок — в адрес филиала "Центр обеспечения производства" (ЦОП) ПАО "Укрзализныця" на общую сумму 95,04 млн грн.

Согласно информации в системе ProZorro, аукционы состоялись 12.09.2017 г. (ожидаемая стоимость вагонокомплектов по каждому из них — 47,52 млн грн.). В торгах также участвовали ПАО "Кременчугский сталелитейный завод" (КрСЛЗ, Полтавская область) и его дилер — ООО "Менорита" (Днипро), сообщает *Интерфакс-Украина.*

Справка. *Еще два аналогичных тендера, объявленные 29.06.2017 г., не состоялись, поскольку к участию в торгах был допущен только КрСЛЗ (тендерные предложения подавало также ООО "Машбудинвест"). Между тем 19.08.2017 г. ЦОП объявил еще два тендера на закупку боковых рам и надрессорных балок каждый на сумму 31,92 млн грн.*

В августе т.г. ООО "Азовмаш" также выиграло 16 тендеров на поставку вагонного литья для "Укрзализныци" на общую сумму 52 млн грн.

Российские полувагоны б/у активно закупаются украинскими предприятиями

В текущем году наблюдается тенденция к снижению уровня списываемых вагонов в России. При этом полувагоны там вовсе перестали утилизироваться: в настоящее время такой вид подвижного состава с истекшим сроком службы в больших объемах импортируется в Украину. Там, при внутригосударственном курсировании, подвижной состав с истекшим сроком службы может быть использован в грузовых операциях при осуществлении соответствующего ремонта, сообщил изданию *РЖД-Партнер* совладелец компании "Вторчермет-Находка" А. Нурмухамедов.

По его словам, поскольку украинские покупатели будут использовать вагон для грузовых перевозок, предлагаемая ими сумма покупки у российских компаний в среднем на 30—50% выше стоимости, которую могут предложить компании по утилизации вагонов в РФ, продавая вагон на б/у запчасти и лом. Востребованность полувагонов в Украине обусловлена высоким износом внутреннего парка, а также ростом производства металлургической продукции, перевозки угля и сыпучих грузов.

В 2017 г. "Укрзализныця" закупила 50 новых пассажирских вагонов

Еще шесть новых купейных вагонов производства ПАО "Крюковский вагоностроительный завод" приняты в эксплуатацию ПАО "Укрзализныця". Т.о., из 39 вагонов, которые по договору завод должен поставить до конца 2017 г., компании уже поставлено 9 ед.

Данные вагоны усовершенствованной конструкции построены в 2017 г. "Из таких новых вагонов сформи-

руем новый поезд — ночной экспресс Одесса—Львов. Это популярное туристическое направление, на которое растет спрос", — отметил Е. Кравцов.

Примечание. *Первые 3 купейных вагона с начала октября включены в состав поездов до Ужгорода, Трускавца и Новоалексеевки. Производитель начал поставку вагонов с опережением графика на месяц.*

По предыдущему контракту КВСЗ в начале года поставил 12 пассажирских вагонов. В целом за 2017 г. по двум контрактам количество пассажирских вагонов достигнет 50. По словам Е. Кравцова, это — самая массовая партия за период с 2008 г. При этом в 2012—2016 гг. пассажирские вагоны "Укрзализныця" не закупала вообще, кроме скоростных поездов.

Справка. *В настоящее время инвентарный парк пассажирских вагонов основных перевозок ПАО "Укрзализныця" составляет 4551 ед.; средний возраст вагонов — 31,8 года, общий процент износа — 92,8%. Из указанного количества 21 вагон возрастом до 5 лет, 208 вагонов — возрастом от 5 до 10 лет, 163 — в возрасте от 10 до 15 лет, 38 — в возрасте от 15 до 20 лет, 30 — в возрасте от 20 до 25 лет, 927 — в возрасте от 25 до 28 лет и 3164 — старше 28 лет. Из инвентарного парка только 3,1 тыс. вагонов находятся в рабочем парке и имеют право курсировать в составах пассажирских поездов и соответствуют требованиям нормативной документации.*

Для обновления пассажирского подвижного состава, учитывая старение парка, "Укрзализныце" необходимо покупать 250—300 вагонов ежегодно.

Всего за годы независимости Украины за средства "Укрзализныци" было приобретено 583 пассажирских вагона.

"Укрзализныця" занялась восстановлением парка локомотивов

По словам и.о. председателя Правления ПАО "Укрзализныця" Е. Кравцова, за 8,5 месяцев т.г. "Укрзализныця" отремонтировала столько же грузовых и пассажирских локомотивов, сколько было отремонтировано за весь 2016 г. — 87 ед.

Также он отметил, что за оставшуюся часть года "Укрзализныця" восстановит текущим ремонтом более 300 локомотивов. Кроме того, более 80 тепловозов планируется капитально отремонтировать.

По данным "Укрзализныци", в т.ч. планируется выполнить капремонт 19 пассажирских локомотивов (из них 16 — с продлением срока службы). "Данный вид ремонта весьма дорогой, т.к. ремонт одного электровоза серии ЧС4 обходится приблизительно в 7,5 млн грн., а одного электровоза серии ЧС8 — почти в 10 млн грн.", — подчеркивают в компании.

В настоящее время "Укрзализныця" загрузила работой аффилированные предприятия: Запорожский электровозоремонтный, Днепропетровский тепловозоремонтный и Львовский локомотиворемонтный заводы.

"В мероприятиях, которые осуществляем для того, чтобы уже к концу сентября не иметь дефицита тяги, предусмотрено также увеличение минимум на 30% количества линейного оборудования для локомотивных депо, которое ремонтируется в условиях заводов", — также сообщил Е. Кравцов.

Справка. *Ранее в "Укрзализныце" заявили, что в пятилетний период выведут из парка более 1000 старых локомотивов.*

Днепропетровский ТРЗ начнет сотрудничать с иностранным производителем локомотивов

В октябре Днепропетровский тепловозоремонтный завод (ДТРЗ) планирует начать сотрудничество с одной известной иностранной компанией-производителем тягового подвижного состава. Она будет помогать заводу в ремонте тепловозов 2М62, сообщил и.о. председателя Правления "Укрзализныци" Е. Кравцов в интервью газете *Магистраль.* При этом название компании он не уточнил.

Справка. *ЧАО "Днепропетровский тепловозоремонтный завод" является структурным подразделением "Укрзализныци". Предприятие выполняет полный цикл работ по капремонту и модернизации тепловозов и их отдельных агрегатов. Завод имеет право продлевать срок эксплуатации локомотивов после капремонта в среднем на 5—10 лет.*

Ранее запустить проект модернизации локомотивов М62 и 2М62 планировалось с помощью финансирования от немецкого банка KfW.

В ноябре 2015 г. сообщалось, что польский концерн Newag и украинская компания Skinest Ukraine подписали рамочное соглашение о сотрудничестве в проекте модернизации дизельных локомотивов М62.

Украина рассчитывает получить немецкие подержанные электрички

Стабилизировать ситуацию с дефицитом вагонов в пригородных пассажирских перевозках удастся благодаря привлечению подержанного немецкого подвижного состава. Об этом сообщил министр инфраструктуры В. Омелян.

"Вагоны не доцепляют только потому, что их нет. Мы хотели сделать много полезных вещей: действительно был немецкий кредит, который "профукала" "Укрзализныця" в прошлом году. "Укрзализныця" его просто не использовала, фактически сорвали его выполнение и эти деньги перебросили на АМПУ по работам в акватории Одесского порта. Сейчас мы ведем переговоры с Германией. Надеюсь, нам удастся получить какой-то подержанный подвижной состав, чтобы мы хоть как-то стабилизировали рынок пассажирских перевозок", — заявил чиновник.

По его словам, списанные составы в Германии находятся в лучшем состоянии, чем украинские после реставрации, сообщают СМИ.

"Я не уверен, что получится это сделать до конца года. Я понимаю, что люди ездят в нечеловеческих условиях. Абсолютно неправильный подход, когда мы отчитываемся о ремонте 10 вагонов, а их тысячи. Мы понимаем реально, что никогда не сможем их заменить. Вторая проблема — отсутствие собственного производства электричек", — отметил министр.

Примечание. *По данным "Укрзализныци", за 8 месяцев 2017 г. капремонтом и модернизацией с продлением срока службы обновлено 8 составов электропоездов. До конца года т.о. будет обновлено еще 8 составов.*





Выполнение капремонта одной секции электропоездов, состоящей из двух вагонов, стоит около 8,7 млн грн. А стоимость нового электропоезда составляет 440—450 млн грн.

Закупка немецких электричек экономически себя не оправдает

Глава Комитета ВР по транспорту Я. Дубневич выступает против закупки старых немецких электричек для использования на украинских ж/д, пока Мининфраструктуры и "Укрзализныця" не докажут, что это будет эффективным решением.

Как сообщил нардеп на заседании парламентского комитета, он уже запросил у В. Омеляна и Е. Кравцова расчеты, показывающие, что покупать немецкие электрички будет выгодно, однако таких данных пока нет.

По словам Я. Дубневича, предварительные расчеты технических экспертов "Укрзализныци" свидетельствуют, что глубокая модернизация немецкого подвижного состава может стоить 250—280 млн грн. за каждый поезд из 8 вагонов, что в несколько раз выше, чем модернизация электропоездов "Укрзализныци" на отечественных предприятиях.

"Использовать немецкие вагоны без реконструкции в наших условиях невозможно в принципе по многим причинам. Вот хотя бы две из них. Придется выбрасывать всю электрическую начинку и заменять всю путевую тележку в каждом вагоне. По сути, остается только салон... Напомню, что, скажем, система питания переменного тока в электропоездах в Украине рассчитана на 27 кВ при частоте 50 Гц, в то время как у немцев соответственно — 15 кВ и 16,7 Гц. Кроме того, ширина вагона немецкого электропоезда составляет 2,925 м, а украинского — 3,25—3,5 м. На практике это означает, что между поездом и перроном возникнет пробел в полметра. И как пассажирам попадать в электрички?", — написал нардеп на своей странице в *Facebook*.

По словам Я. Дубневича, возглавляемый им комитет ВР уже направил письмо Премьер-министру с просьбой изучить целесообразность закупки немецких электричек, сообщает *ЦТС*.

Производство грузовых вагонов в России выросло

По данным Госстата, в январе—августе 2017 г. производство грузовых магистральных вагонов широкой колеи в России выросло на 78,5% по сравнению с показателем аналогичного периода прошлого года — до 35 тыс. ед.

Выпуск магистральных тепловозов за отчетный период сократился на 7,3% — до 153 секций.

В августе т.г. производство грузовых вагонов выросло на 23,3% к августу 2016 г., однако сократилось на 8,2% к июлю 2017 г. Производство тепловозов по сравнению с августом 2016 г. сократилось на 25%.

По итогам 2016 г. производство грузовых вагонов достигло 36,6 тыс. ед., тепловозов — 149 ед., сообщает *ТАСС.*

До 2030 г. "РЖД" нужно обеспечить закупку 395 тыс. новых грузовых вагонов

В "РЖД" провели анализ суммарного выбытия вагонного парка в перспективе до 2030 г. По словам начальника управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры ОАО "РЖД" М. Сапетова, до 2025 г. по истечении срока службы будет списано 241 тыс. вагонов, а в период с 2025 по 2030 г. — еще 153,6 тыс. вагонов.

М. Сапетов отметил, что для обеспечения бесперебойной перевозки грузов до 2030 г. компании необходимо будет обеспечить закупку грузовых вагонов в объеме 395 тыс. ед., сообщает *РЖД-Партнер.*

EVR Cargo получила 300 российских фитинговых платформ для сдачи в аренду в России

Эстонская государственная ж/д компания AS EVR Cargo получила заказанные в России 300 фитинговых платформ, которые будет сдавать в аренду крупным международным клиентам, обслуживающим грузоперевозки в восточном направлении. Также для компании строятся в РФ 200 полувагонов, которые AS EVR Cargo планирует сдавать в аренду для перевозки насыпных грузов для растущего внутреннего рынка России.

По словам председателя правления EVR Cargo Р. Тоомсалу, договоры об аренде уже заключены в отношении примерно половины полувагонов. В отношении остальных 100 полувагонов договоры составляются, сообщает *Балтийский курс*.

Справка. *Основной бизнес EVR Cargo — грузоперевозки, ремонт локомотивов и вагонов, а также аренда вагонов. Подвижной состав EVR Cargo состоит из 66 локомотивов и 2522 вагонов.*

В июне EVR Cargo заключила договор на сумму EUR17,8 млн, в рамках которого приобретет 300 фитинговых платформ и 200 полувагонов. В августе прибыло 85 вагонов, последние вагоны EVR получит в сентябре.

В июле новый состав совета компании временно и частично прекратил выполнение бизнес-плана по покупке и сдаче в аренду вагонов, но позже решил продолжить его.

В Казахстане активно развивают железнодорожное машиностроение

20.09.2017 г. в рамках V Форума машиностроителей Казахстана состоялось отраслевое секционное заседание по вопросам дальнейшего развития отрасли железнодорожного машиностроения. Как было отмечено в ходе мероприятия, в партнерстве с мировыми лидерами в машиностроительной отрасли — компаниями General Electric, Alstom, Patentes Talgo S.L., Siemens и другими в Казахстане организовано производство современного подвижного состава с трансфертом инновационных технологий. Кластер ж/д машиностроения включает более 200 предприятий малого и среднего бизнеса по производству продукции, комплектующих, материалов и запасных частей. В настоящее время на казахстанских предприятиях выпускаются грузовые и пассажирские тепловозы и электровозы, пассажирские и грузовые вагоны, материалы верхнего строения пути. В целом освоено более 5 тыс. наиме-

нований ж/д продукции. В среднем уровень казахстанского содержания в выпускаемой продукции составляет 37% и до 2020 г. достигнет отметки 51%.

АО "НК "КТЖ" (Казахстанские ж/д) разработана долгосрочная комплексная программа развития вагоностроительной отрасли. По инициативе "КТЖ" приказом Министерства по инвестициям и развитию Казахстана внесены изменения в Правила субсидирования ставок вознаграждения при кредитовании и финансовом лизинге на приобретение пассажирских и грузовых вагонов в части снижения порогового уровня субсидирования ставки вознаграждения с 8% до 5%. Предложены коррективы в Закон о ж/д транспорте Казахстана в части предоставления финансовых преференций при экспорте продукции отечественных предприятий ж/д машиностроения.

В настоящее время география рынка сбыта ж/д продукции Казахстана охватывает порядка 18 стран евразийского континента. Экспортный потенциал до 2020 г. оценивается в более $3 млрд, сообщает пресс-служба "КТЖ".

До 2020 г. Казахстан поставит 40 тыс. т рельсов в Узбекистан

До 2020 г. Казахстан поставит 40 тыс. т рельсов в Узбекистан. Из этого количества 13,5 тыс. т ежегодно будут поставляться для скоростного движения по маршруту Алматы—Ташкент. Соответствующие долгосрочные договоренности на поставку высококачественных рельсов были достигнуты в ходе II Казахстанско-узбекского бизнес-форума в городе Ташкенте.

В настоящее время в Узбекистан уже поступило 4,9 тыс. т рельсов казахстанского производства, в том числе 3,9 тыс. т — в адрес узбекской железной дороги и 1 тыс. т — для нужд Алмалыкского ГМК. До конца года в Узбекистан будет поставлено еще 5 тыс. т рельсов из Казахстана.

ГТЛК закупит очередную партию вагонов нового поколения производства ТВСЗ

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК, РФ) и НПК "Объединенная Вагонная Компания" ("ОВК", РФ) заключили новый контракт на поставку 5,122 тыс. грузовых вагонов с повышенной грузоподъемностью. По состоянию на сентябрь по ранее заключенным соглашениям железнодорожный холдинг отгрузил более 10 тыс. вагонов. Общая сумма контракта на поставку более 15 тыс. ед. железнодорожной техники превышает 50 млрд руб.

Лизингополучателем вагонов выступит ООО "Восток1520", входящее в состав крупнейшего оператора парка инновационных вагонов в России — АО "Первая Тяжеловесная Компания". Срок лизинга — до 180 месяцев.

Справка. *Тихвинский вагоностроительный завод (ТВСЗ, входит в НПК "ОВК") поставляет ГТЛК два типа полувагонов — 12-9853 с разгрузочными люками и 12-9869 с глухим кузовом.*

Полувагоны характеризуются повышенной до 75—77 т грузоподъемностью (по сравнению с 70 т у типового образца) за счет увеличенной вместимости кузова, которая составляет до 98 куб. м (по сравнению с 86 куб. м у типового образца). Тарифный эффект в совокупности с увеличенными межремонтными пробегами (800 тыс. км, или 8 лет) обеспечивает потребителям значительное сокращение средней стоимости перевозки грузов. Грузовой поезд, сформированный из 71 полувагона ТВСЗ массой 7,1 тыс. т брутто, перевозит почти на 500 т груза больше по сравнению с типовыми вагонами.

"Трансмашхолдинг" построит дизель-поезда для кубинских железных дорог

ЗАО "Трансмашхолдинг" ("ТМХ") и Генеральное предприятие по поставке транспорта Республики Куба TRADEX подписали контракт на поставку 28 дизель-поездов для нужд Союза железных дорог Кубы. Согласно достигнутой договоренности, поставку планируется произвести в течение 2018—2021 гг. Все дизель-поезда будут в четырехвагонном исполнении, подвижной состав планируется оснащать кондиционерами. Поезда будут поставляться с комплектом запчастей. Сумма контракта — EUR135 млн.

Дизель-поезда используются для перевозки пассажиров на неэлектрифицированных железнодорожных линиях, сообщили в Департаменте по внешним связям "ТМХ".

Примечание. *"Трансмашхолдинг" обладает успешным опытом создания дизель-поездов, предназначенных для эксплуатации на железнодорожных путях колеи 1435 мм, принятой на Кубе. В 2011—2016 гг. по заказу Сербских железных дорог (также работающих на колее 1435 мм) компания построила 39 поездов ДП-С в двухвагонном исполнении (в общей сложности — 78 вагонов).*

Siemens AG и Alstom объявили о слиянии подразделений ж/д машиностроения

Лидеры тяжелой промышленности Германии и Франции Siemens AG и Alstom SA объявили о слиянии подразделений в сфере ж/д машиностроения и создании европейского гиганта в этой отрасли, который сможет успешнее конкурировать с китайскими компаниями.

Как сообщили в Siemens, германский концерн передаст Alstom предприятия по производству подвижного состава и сигнального оборудования (подразделение Siemens Mobility) в обмен на долю в расширенной компании немногим более 50%.

Расширенная компания будет называться Siemens Alstom, она сохранит штаб-квартиру в пригороде Парижа, ее годовая выручка составит около EUR15,3 млрд. Гендиректор Alstom Анри Пупар-Лафарж останется на этом посту, а председателя совета директоров назначит Siemens, сообщает *Интерфакс.*

Справка. *Подразделение Siemens Mobility производит все виды рельсового транспорта, включая локомотивы и составы ICE для высокоскоростных железных дорог в Германии, соединяющих крупнейшие города. Siemens Mobility также выпускает городские трамваи и сигнальное оборудование. В России у него есть совместное предприятие с группой "Синара" — ООО "Уральские локомотивы".*

Alstom — один из мировых лидеров (наряду с Siemens и Bombardier) в производстве энергетического оборудо-





Организатор
www.promgruz.com
ПРОМЫШЛЕННЫЕ ГРУЗЫ
Международная конференция
Вагоностроение и ремонт подвижного состава в Украине
24 октября 2017, Киев
Торгово-промышленная палата Украины
ул. Большая Житомирская, 33
По всем вопросам обращайтесь
к куратору конференции Наталье Круть:
тел./факс: +38 056 370 18 32
моб.: +38 (066) 419 98 91, +38 (068) 410 11 03
e-mail: n.kruti@promgruz.com
www.promgruz.com
В РАМКАХ МЕЖДУНАРОДНОЙ ВЫСТАВКИ
RAIL EXPO
Торгово-промышленная палата Украины, ул. Большая Житомирская, 33
24-25 октября, Киев
2017


CARGO
ЕООО „БДЖ - грузовые перевозки”
Надежный и
стабильный партнер
• Многолетний опыт
• Безупречная коммерческая репутация
• Конкурентные условия перевозок
• Гибкие цены на транспортные услуги
• Экологическая политика
• Индивидуальный подход к каждому клиенту
• Стратегически развитая инфраструктура
• Современное оборудование
• Широкие бизнес-возможности
• Международные перевозки
Болгария, г. София
ул. Ивана Вазова, 3
Тел.: +359 2/ 932 44 32
Факс.: +359 2/ 932 40 30
e-mail: bdzcargo@bdz.bg
www.bdz.bg

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Новое соглашение между Украиной и Турцией улучшит инвестиционный климат в обоих государствах

27.09.2017 г. КМУ одобрил проект Соглашения между Украиной и Турцией о взаимном содействии и защите инвестиций.

Соглашение, которое должно заменить действующее соглашение от ноября 1996 г., вступит в силу только с момента полного подтверждения правительствами Турции и Украины выполнения всех внутренних процедур.

Новое соглашение будет способствовать выведению на более высокий уровень взаимной инвестиционной активности резидентов двух стран, а также углубляет экономическое сотрудничество Киева и Анкары.

Помимо этого, проект Соглашения предполагает предоставление инвесторам гарантий защиты от незаконной конфискации или национализации активов, определение порядка разрешения судебных споров между инвесторами и правительствами обеих стран согласно международному праву, а также права свободного перевода платежей за границу, сообщает *QHA*.

КМУ одобрил упрощение экспорта в ЕС для бизнеса, который работает по давальческой схеме

КМУ поддержал законопроект о присоединении Украины к Региональной конвенции о пан-евро-средиземноморских преференциальных правилах происхождения (Пан-Евро-Мед). Документ направят на рассмотрение ВР.

Присоединение Украины к конвенции открывает украинским экспортерам дополнительные возможности свободной торговли с ЕС, подчеркнула замминистра экономики-торговый представитель Украины Наталья Микольская.

Конвенция устанавливает унифицированные правила происхождения для торговли товарами среди стран, которые к ней присоединены. Компании могут использовать не только национальное сырье, но и сырье из других стран-участниц.

"Товары, которые получили статус происхождения в одной из стран, можно использовать в производственных процессах в любой другой стране без потери статуса преференциального происхождения", — пояснила Микольская.

Т.о., участие в Пан-Евро-Мед позволит украинским производителям закупать сырье и комплектующие в странах Европейской ассоциации свободной торговли (ЕАСТ), а готовую продукцию экспортировать в ЕС, сохраняя статус преференциального происхождения. То есть ввозить товары по сниженной или нулевой ставке таможенной пошлины.

Например, украинский производитель томатной пасты сможет поставлять ее на рынок ЕС. Там продукт будет использоваться для производства кетчупа, который в свою очередь будет продаваться в Швейцарию или Норвегию как произведенный в Евросоюзе. Другой пример: украинские мебельные компании, которые приобретают в ЕС фурнитуру, лаки и дополнительные комплектующие, смогут продавать готовый продукт со ставкой пошлины 0% на рынок Евросоюза, Норвегии, Швейцарии, Молдовы, Македонии, Черногории, в перспективе также Израиля и Турции (с которыми сейчас идут переговоры о ЗСТ).

По словам министра экономразвития Степана Кубива, присоединение к Пан-Евро-Мед в первую очередь важно для компаний, которые производят автомобильные комплектующие, для машиностроителей, компаний деревообрабатывающей отрасли, производителей мебели, предприятий текстильной промышленности, агробизнеса, производителей обуви.

В настоящее время Пан-Евро-Мед объединяет страны ЕС, ЕАСТ, Турцию, Албанию, Боснию и Герцеговину, Македонию, Сербию, Черногорию, Алжир, Египет, Израиль, Иорданию, Ливан, Марокко, Палестину, Сирию, Тунис, Фарерские острова, Молдову.

Тем не менее, для полноценного использования преимуществ конвенции нужен еще один шаг: внесение изменений в протоколы о правилах происхождения действующих соглашений о ЗСТ (с ЕС, ЕАСТ, Черногорией, Македонией, Молдовой), сообщает *Дело*.

АМПУ и международные эксперты по гидротехнике обсудили вопросы судоходства в Дунайском регионе

В сентябре Администрация морских портов Украины (АМПУ) приняла участие в совещании экспертов по гидротехнике, которое состоялось в Будапеште (Венгрия) в рамках работы Дунайской комиссии. На мероприятии присутствовали специалисты из Украины, Австрии, Германии, России, Румынии, Сербии и Словакии. Украинскую делегацию на заседании представляла Виржиния Оганесян, ведущий инженер сектора технического обслуживания и производственной деятельности инженерной службы АМПУ.

Участники совещания обсудили обновление "Общего плана основных работ, направленных на достижение рекомендованных габаритов судового хода, гидротехнических и других сооружений на Дунае", условия судоходства на критических участках реки Дунай, введение в эксплуатацию Банка данных для гидрологических, гидрометрических и статистических сведений, подготовку и выпуск изданий, посвященных судоходству на Дунае.

Представитель АМПУ Виржиния Оганесян сообщила, что украинская сторона на постоянной основе принимает меры по выполнению решений совещания Сторон Конвенции об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте по поддержанию глубоководного судового хода р. Дунай—Черное море в судоходном состоянии.

Для возобновления реализации проекта создания глубоководного судового хода р. Дунай—Черное море на украинском участке дельты начата подготовка корректировки данного проекта.

Информационная помощь в движении судов по р. Дунай в Украине обеспечивается при помощи системы RIS для судов. Посредством электронного ресурса — веб-сайта речной информационной службы (ukrris.com.ua) в свободном доступе на постоянной основе оказываются информационные услуги по обеспечению безопасности судоходства, согласно Резолюции № 80 ЕЭК ООН и Рекомендациям Дунайской комиссии.

Открытым остается вопрос четкого определения термина Good Navigation Status в соответствии с документом Guidelines towards achieving a Good Navigation Status (Руководство по достижению надлежащего статуса навигации), который касается судоходства на критических участках реки Дунай. Кроме того, продолжается работа над сбором и проверкой обобщенных данных для справочных изданий "Продольный профиль реки Дунай", "Альбом мостов на Дунае", "Альбом критических участков — узких мест на Дунае", "Гидрологический справочник реки Дунай 1921—2010 гг." и т.д. Проводятся меры по вводу в эксплуатацию Банка данных для гидрологических, гидрометрических и статистических сведений при помощи соответствующего веб-интерфейса.

Делегация Всемирного банка ознакомилась с портовой отраслью Украины в контексте развития мультимодальных перевозок

Развитие мультимодальных перевозок в Украине, повышение эффективности государственного управления портовым комплексом в соответствии с лучшими европейскими образцами — эти и другие вопросы обсуждались 22.09.2017 г. на встрече в Одесском порту с участием представителей Всемирного банка (ВБ). В состав делегации гостей входили Сату Кахконен — директор представительства ВБ по делам Украины, Беларуси и Молдовы, Зао Фенг (КНР) и Фарук Кхан (Бангладеш) — эксперты представительства и др. Украинскую сторону на встрече представляли Райвис Вецкаганс — руководитель АМПУ, и начальник Одесского филиала АМПУ Игорь Ткачук.

Как отметила в ходе дискуссии Сату Кахконен, на данный момент по предложению украинского правительства эксперты Всемирного банка проводят исследования в рамках реализации Национальной транспортной стратегии Украины до 2030 г. В частности, международные эксперты должны определить место и роль Украины в мировой логистической сети, проанализировать целесообразность строительства платных дорог, определить перспективные направления развития мультимодальных перевозок, учитывая большой потенциал морских портов. Предметом отдельного исследования, по словам Сату Кахконен, является вопрос статуса и конфигурации автомобильных подъездных путей в Одесский порт.

Райвис Вецкаганс, в свою очередь, представил гостям общую информацию о деятельности АМПУ, структуре капиталовложений АМПУ в развитие портовой инфраструктуры в 2017 г. и динамике объемов основных грузопотоков, перерабатываемых в 13-ти национальных портах.

"В данный момент АМПУ работает над обновлением стратегии развития всех украинских портов, которая будет синхронизирована с основными направлениями разработанной Мининфраструктуры Национальной транспортной стратегии… Основными задачами, кроме чисто технических, мы видим усовершенствование системы управления портовой отраслью, внедрение практики привлечения к управлению развитием предприятий муниципальных властей и представителей бизнеса — так, как это происходит в ведущих портах Европы и США", — отметил Р. Вецкаганс.

В настоящее время АМПУ ведет активную работу по внедрению и реализации портовой реформы, начатой во исполнение ЗУ "О морских портах Украины" (принят в 2013 г.).

Учитывая важность данной работы для развития портового сектора и экономики Украины в целом, АМПУ было предложено рассмотреть возможность привлечения международных экспертов и юридических советников Всемирного банка для пересмотра существующего законодательства и разработки изменений в соответствующие нормативно-правовые акты, что безусловно станет существенным вкладом в процесс дальнейшего реформирования морской отрасли Украины.

В АМПУ изучают принципы организации работы ведущих морских портов

4.09—15.09.2017 г. в порту Антверпен (Бельгия) состоялся семинар APEC (Antwerp/Flanders Port Training Center) на тему "Портовая логистика". На семинаре присутствовали представители более чем 20 стран, среди которых Украина, Китай, Индия, Африка, Камбоджа, Малайзия, Оман, Бразилия, Куба, Литва, Албания, Молдова и др. Администрацию морских портов Украины (АМПУ) представлял инженер отдела стратегического планирования и развития Андрей Какошин, который на конкурсных условиях получил стипендию на участие от правительства Фландрии.

В рамках семинара участники ознакомились с принципами организации и деятельности морских портов на примере бельгийских портов Антверпен, Гент и Зебрюгге, каждый из которых ориентирован на перевалку определенных видов грузов. Так, порт Антверпен является вторым в Европе по грузообороту и входит в состав интегрированного нефтехимического кластера (порты Антверпен—Джубайль—Сингапур—Шанхай). Порт Зебрюгге позиционируется как европейский лидер по обработке Ro-Ro судов.

Особенностью указанных портов является то, что в портах и в пределах припортовой 30-километровой зоны построены производственные и складские площадки всемирно известных производителей: BASF (химический концерн), StoraEnso (производитель картона), Nike (производитель одежды и обуви), Volvocars (производитель авто) и др., что в свою очередь обе-



спечивает порты Бельгии постоянным грузопотоком, а также создает возможности для кооперации и реализации инфраструктурных проектов.

"Развитие портов не только как перевалочных зон, но и как мест производства товаров с добавленной стоимостью является распространенной европейской практикой. Украинские порты значительно преуспеют, если будут использовать именно этот путь развития. Определенные шаги в этом направлении уже сделаны. В частности, проект актуализированной Стратегии развития морских портов Украины до 2038 г., который совместно разрабатывают специалисты АМПУ и Мининфраструктуры, включает создание промышленных мощностей в портах", — отметил А. Какошин.

Также в рамках семинара были организованы экскурсии на терминалы и склады DPWorld, CatoenNatie, MittalSteel и др. В ходе семинара А. Какошин провел двусторонние встречи с представителями порта Клайпеда и Национальной портовой администрацией ЮАР Transnet, сообщает пресс-служба АМПУ.

Топ-менеджмент АМПУ посетил с рабочим визитом порт Лондон

Делегация менеджмента АМПУ в рамках рабочего визита в Великобританию, состоявшегося 18.09—20.09.2017 г., посетила порт Лондон. Участники украинской делегации ознакомились с особенностями работы порта Лондон, а также законодательного регулирования портового сектора Великобритании. Кроме того, они обсудили специфику управления частными портами, функции и обязанности капитанов портов, а также вопросы безопасности мореплавания и экологического менеджмента. Также делегация посетила DP World London Gateway — глубоководный контейнерный терминал в порту Лондон, которым управляет крупнейший мировой оператор DP World.

"С DP World мы достигли договоренности о сотрудничестве с их подразделением Dubai Trade World в части разработки платформы содействия торговле, которая бы объединила основные государственные органы с частным сектором. Кроме того, планируем провести аудит недостатков текущих процессов импорта и экспорта в портах Украины. Результатом работы должно стать техническое задание на разработку типовой системы портового сообщества морских портов", — рассказал глава АМПУ Райвис Вецкаганс.

Помимо прочего, украинская делегация провела рабочую встречу с ведущей международной компанией G4S, осуществляющей деятельность в сфере безопасности. "АМПУ планирует улучшить качество охраны в морских портах и ищет оптимальные варианты реформирования системы безопасности. Мы хотим, чтобы система безопасности в портах полностью отвечала лучшим международным стандартам и практикам", — отметил зампредседателя АМПУ по морской и внутренней безопасности Сергей Гронский.

Стороны обсудили перспективы возможного взаимовыгодного сотрудничества в сфере внедрения и выполнения требований Международного кодекса по охране судов и портовых средств в Украине. Представители G4S заверили АМПУ в возможности реализации в Украине проектов по охране и безопасности любой сложности, основываясь на успешном международном опыте работы в крупнейших портах США, Европы, Азии и Африки, сообщает пресс-служба АМПУ.

Кроме того, украинская делегация провела ряд деловых встреч с представителями инженерных компаний для привлечения международных проектантов к работе над проектами реконструкции и строительства гидротехнических сооружений и припортовой инфраструктуры. В частности, переговоры прошли с компаниями Mott MacDonald и AECOM. АМПУ пригласила международных проектантов к сотрудничеству и участию в будущих тендерах предприятия.

Примечание. *В состав украинской делегации в т.ч. вошли зампредседателя АМПУ по операционной деятельности Владимир Колосюк, начальник службы обеспечения мореплавания и экологической безопасности АМПУ Николай Севырин, зампредседателя Комитета ВР по вопросам транспорта Борис Козырь.*

Представители Минфраструктуры и "Укрзализныци" приняли участие в обсуждении Люксембургского Протокола

18.09.2017 г. ЕБРР провел специальный отраслевой семинар по обсуждению влияния Люксембургского железнодорожного Протокола на трансформацию железнодорожного сектора Украины. В мероприятии приняли участие министр инфраструктуры В. Омелян, представители министерств инфраструктуры и финансов, ПАО "Укрзализныця", предприятий и эксперты по транспортному праву.

В ходе семинара было отмечено, что Люксембургский Протокол к Кейптаунской Конвенции является новым глобальным правовым инструментом для определения и приоритезации обеспечения долговых прав кредиторов для подвижного состава (грузовых и пассажирских вагонов, локомотивов, поездов метро и трамваев), который находится под залогом. Ратификация протокола является значительным шагом на пути обновления подвижного состава, поскольку он позволяет защитить интересы международных кредиторов и создать единое правовое поле. Результатом его принятия будет увеличение количества кредиторов, готовых инвестировать в украинский подвижной состав, а также снижение стоимости финансирования.

Лизинг и другие финансовые инструменты, которые до сих пор не имели широкого использования в секторе ж/д транспорта, является необходимым условием для решения исторической проблемы подвижного состава.

Украина и Китай будут развивать сотрудничество в автомобильной отрасли

В Чэнду (Китай) состоялось подписание Меморандума о сотрудничестве между ассоциацией "Украв-

топром", компанией Telematics Industry Application Alliance (TIAA) и Украинским Домом в Пекине. На церемонии подписания присутствовал советник Посольства Украины в Пекине Андрей Сергиенко.

Подписанный Меморандум — это первый шаг в организации совместной деятельности по развитию "Интернета машин" — Internet of Vehicles (IoV) и транспортной телематики. В настоящее время IoV является целой индустрией, занимающейся внедрением высоких технологий в автомобиль и его связью с Интернетом. Почти все прогрессивные автомобильные бренды в той или иной степени включают последние научные разработки в свои машины, что является базой для развития IoV.

Для удовлетворения требований автомобильной отрасли и рынка Украины в передовых технологиях участники Меморандума планируют создать Центр сотрудничества.

Помимо поиска и закупок продукции, технологий, программного обеспечения, Центр будет заниматься привлечением китайского капитала в украинский автомобильный сектор, развитием сотрудничества украинских компаний, институтов и университетов с китайскими промышленными и инвестиционными организациями, а также созданием технологических центров и лабораторий, помощью в разработке общих технологий и продуктов.

Состоялось торжественное открытие первого заседания Совместного украинско-венгерского комитета по вопросам комбинированных перевозок

19.09—20.09.2017 г. под председательством замминистра инфраструктуры Юрия Лавренюка состоялось первое заседание Совместного украинско-венгерского комитета по вопросам комбинированных перевозок. В заседании приняли участие представители Мининфраструктуры Украины, представители Департамента автомобильного и железнодорожного транспорта Министерства национального развития Республики Венгрия, ПАО "Укрзализныця", ГП "ЦТС Лиски", ГФСУ и Ассоциации международных автоперевозчиков Украины (АсМАП).

В ходе заседания стороны обсудили базовые принципы реализации двустороннего Соглашения о международных комбинированных перевозках (от 2013 г.), которые станут фундаментом для дальнейших переговоров по этому вопросу.

Кроме того, был проведен анализ грузовых перевозок между Украиной и Венгрией, осуществляемых железнодорожным и автомобильным транспортом, перспективы организации контрейлерных перевозок, технические и технологические условия их осуществления, в т.ч. с использованием паромных переправ Черного и Каспийского морей.

Также были рассмотрены вопросы организации совместного таможенного контроля. Ю. Лавренюк проинформировал венгерскую сторону о модернизации, ремонте и подготовке соответствующей инфраструктуры на пунктах пропуска.

Замминистра подчеркнул, что Украина уделяет большое внимание развитию интермодальных (комбинированных) перевозок. Успешным примером являются поезда "Викинг" и "Зубр".

Стороны договорились об организации тестового контрейлерного поезда с терминала Захонь на территории Венгрии.

Ю. Лавренюк заверил в готовности Украины всячески способствовать венгерским партнерам в организации контейнерных перевозок транзитом через территорию Украины дальше в страны Азии по Транскаспийскому международному транспортному маршруту.

Силвия Эрб, директор Департамента автомобильного и железнодорожного транспорта Министерства национального развития Венгрии, отметила, что не видит препятствий в развитии контрейлерных перевозок по территориям Украины и Венгрии. "Венгерские железные дороги готовы принимать такой вид перевозок. Сейчас в Венгрии активно строятся железные дороги за средства ЕС. В перспективе мы могли бы рассматривать вариант по привлечению средств ЕС на развитие контрейлерных перевозок на территории Украины", — сообщила она.

По окончании Совместного украинско-венгерского Комитета по вопросам комбинированных перевозок было открыто заседание украинско-венгерской Смешанной Комиссии по международному автомобильному сообщению.

"В условиях конкуренции на рынке автоперевозок украинские международные автоперевозчики постоянно испытывают дефицит венгерских транзитных разрешений на международные автоперевозки Е3 без уплаты пошлины на автотранспортное средство. В настоящее время квота составляет 15 тыс. шт. Венгрия является транзитной страной на пути в Италию, Австрию, Словению, Хорватию, Боснию и Герцеговину, Македонию. Учитывая установленные квоты, украинским перевозчикам для выполнения перевозок необходимо 25 тыс. транзитных разрешений без оплаты дорожного сбора", — отметил Ю. Лавренюк.

Литва пригласила Турцию в проект "Викинг"

Литва предложила Турции присоединиться к международному проекту поезда "Викинг". Этот вопрос среди прочих поднимался во второй декабре сентября на заседании совместной литовско-турецкой комиссии по дорожному транспорту в Анкаре.

В ходе мероприятия были рассмотрены актуальные для перевозчиков проблемы в рамках увеличивающихся объемов грузоперевозок между Литвой и Турцией, а также пути их решения.

Состоялся обмен мнениями насчет возможного соглашения между правительствами Литвы и Турции с целью развития международных смешанных грузоперевозок.

Также стороны договорились о квотах разрешений для дорожного транспорта на 2018 г., а также о дополнительных разрешениях для перевозчиков на 2017 г., сообщает *РЖД-Партнер* со ссылкой на информацию Министерства сообщения Литвы.



В. Омелян принял участие в конференции "Соединяя Европу" и в заседании министров транспорта стран Восточного партнерства

В рамках визита 21.09.2017 г. в Эстонию министр инфраструктуры Украины В. Омелян принял участие в конференции "Соединяя Европу" и в заседании министров транспорта стран Восточного партнерства.

В. Омелян проинформировал европейских коллег об инфраструктурных приоритетах, направленных на улучшение связи и взаимодействия между Украиной и ЕС в рамках Восточного партнерства. Так, по словам министра инфраструктуры Украины, одним из приоритетных проектов является строительство и реконструкция дороги Краковец—Львов—Умань—Одесса (проект GO-HIGHWAY Гданьск—Одесса).

"Проект касается TEN-T на территории Украины. Его реализация улучшит скорость движения грузов и уменьшит стоимость их доставки. Будущая автомагистраль соединит Балтийское море (Гданьск/Гдыня) и Черное море (Одесская область) как часть интермодальных маршрутов южного "Шелкового пути" через Черное и Каспийское моря в обход России", — подчеркнул он.

В рамках поездки В. Омелян встретился с еврокомиссаром по мобильности и транспорту Виолеттой Бульц и с Гендиректором Генерального директората Еврокомиссии по мобильности и транспорту Хенриком Хололеем.

Кроме того, состоялась встреча В. Омеляна с министром транспорта и коммуникаций Беларуси Анатолием Сиваком. Стороны обсудили широкий круг вопросов двустороннего сотрудничества, отдельно остановившись на перспективах развития грузовых перевозок по внутренним водным путям. В. Омелян подчеркнул, что принятие Закона о развитии внутренних водных путей позволит совершить революцию в доставке грузов по территории Украины и Беларуси, переместив груз с дорог на реку.

В Пекине прошло XXVI Пленарное заседание КСТП

20.09—21.09.2017 г. в Пекине прошло XXVI Пленарное заседание международной ассоциации "Координационный Совет по Транссибирским перевозкам" (КСТП). Мероприятие было организовано по приглашению президента-председателя правления Китайской корпорации железнодорожных контейнерных перевозок (CRCT) — дочернего предприятия корпорации "Китайские железные дороги" (China Railway Corporation) Ву Юньтяня.

В XXVI Пленарном заседании приняли участие более 240 человек из 24 стран, в т.ч. представители железных дорог Австрии, Германии, Чехии, Франции, Литвы, Эстонии, Украины, Казахстана, Республики Корея, Польши, Словакии, Латвии и Монголии.

С докладами о взаимодействии с КСТП выступили руководители и полномочные представители восьми международных транспортных организаций: Евразийской экономической комиссии (ЕЕС), ЭСКАТО ООН (UNESCAP), Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (OTIF), Международного комитета по железнодорожному транспорту (CIT), Организации сотрудничества железных дорог (OSJD), Международного союза железных дорог (UIC), Международной федерации экспедиторских ассоциаций (FIATA), Некоммерческой многоотраслевой ассоциации FERRMED.

На полях мероприятия были рассмотрены вопросы функционирования транспортного коридора "Транссиб", обсуждены перспективы гармонизации правового регулирования международных перевозок грузов и предложены меры по повышению эффективности контейнерных перевозок между странами Европы, Балтии, Центральной Азии и АТР с использованием Транссибирской магистрали в условиях жесткой глобальной конкуренции.

В ходе пленарного заседания было отмечено, что КСТП — это уникальная платформа, которая способствует развитию не только сухопутного, но и морского направления евро-азиатского сотрудничества. В рамках мероприятия Секретариатом КСТП был представлен отчет о выполнении решений 25-го пленарного заседания КСТП. Было отмечено, что на базе КСТП удалось состыковать железнодорожные и морские перевозки, предложить клиентам не только транспортные и логистические, но и финансовые услуги, сформировать грузовую базу, способствовать развитию электронного товарооборота и осуществлению перевозок почтовых отправлений в контейнерах.

В рамках Пленарного заседания состоялось выступление первого вице-президента ОАО "РЖД" А. Мишарина, возглавлявшего делегацию компании. Он, в частности, отметил, что объемы железнодорожных перевозок между Китаем и Европой постоянно растут, чему способствует бурное развитие электронной торговли, которая к 2020 г. превысит $4 трлн. Перевозки товаров трансграничной электронной торговли в настоящее время осуществляются не только контейнерами, но и почтовыми вагонами. Будущее коридора Китай—Россия—Европа в высокоскоростных грузовых поездах. В настоящее время ведутся работы по проектам "электронный поезд", "электронная таможенная декларация" и т.д. Создаются новые комплексные логистические продукты.

На заседании было отмечено, что за последнее время удалось выработать необходимые меры по повышению конкурентоспособности транссибирского контейнерного сервиса и увеличить объемы грузов, перевозимых по Транссибу.

Объем перевозок крупнотоннажных контейнеров в международном сообщении по Транссибирской магистрали в 2016 г. составил 516,714 тыс. TEU (+2,5%), включая транзит — 111,327 тыс. TEU (+2,3%). За 8 месяцев 2017 г. показатель перевозки контейнеров в международном сообщении составил 482,125 тыс. TEU (+51,3%), в т.ч. транзит — 112,922 тыс. TEU (+77,9%).

Объем перевозок крупнотоннажных контейнеров железнодорожным транспортом в сообщении Россия—Китай по итогам 2016 г. вырос на 30,6% к 2015 г. — до 574,075 тыс. TEU, в т.ч. транзит — до 185,726 тыс. TEU (+88,9%). За 8 месяцев 2017 г. этот показатель вырос на 58,7% — до 551,283 тыс. TEU, в т.ч. транзит — до 191,829 тыс. TEU (+86,6%).

Объемы перевозок контейнерных грузов в сообщении Азия—Европа по итогам 2016 г. выросли на 89% — до 153,8 тыс. TEU, в т.ч.: 102,934 тыс. TEU перевезено в сообщении Восток—Запад, 50,866 тыс. TEU — в сообщении Запад—Восток. По результатам 8 месяцев 2017 г. общий объем перевозок между странами Азии и странами Европы по основным направлениям (через погранпереходы Достык, Алтынколь, Забайкальск, Замын-Ууд и российские дальневосточные порты) составил 164,503 тыс. TEU (+99,8% к уровню аналогичного периода прошлого года — 82,342 тыс. TEU) при сохранении соотношения Запад—Восток/Восток—Запад на уровне 65/35. Объем перевозок контейнеров через ст. Достык и ст. Алтынколь по итогам 2016 г. составил 104,622 тыс. TEU (рост в 2,1 раза), а по итогам 8 месяцев 2017 г. — 103,502 тыс. TEU (+83%), сообщается на сайте КСТП.

Латвия хочет принимать активное участие в развитии контейнерных ж/д перевозок между Китаем и Европой

За 8 месяцев 2017 г. объем контейнерных ж/д перевозок между Китаем и Европой вырос на 123%, причем прирост объемов наблюдается как в европейском, так и в китайском направлении. Об этом 20.09.2017 г. сообщил вице-президент китайской ж/д компании China Railway Corporation Л. Женфанг на встрече в Пекине с президентом ГАО Latvijas dzelzceļs (Латвийская ж/д, LDz) Э. Берзиньшем.

По словам Л. Женфанга, рост контейнерных перевозок в сообщении Китай—Европа указывает на необходимость открытия новых маршрутов перевозок в европейском направлении. И в рамках общей концепции развития "Экономического пояса "Шелкового пути" маршрут через Латвию имеет большой потенциал в свете мультимодальных перевозок.

В ходе встречи президент LDz выразил готовность Латвии стать 8 государством, подписавшим с China Railway Corporation соглашение о включении в корпорацию обслуживания китайско-европейских контейнерных поездов. "Мы надеемся подписать это соглашение как можно скорее, чтобы способствовать торговым связям в обоих направлениях, а также создать необходимые условия для регулярных перевозок контейнерными поездами между Китаем и Европой", — отметил Э. Берзиньш.

Кроме того, LDz желает присоединиться к Координационному комитету China Railway Express, а также заключить меморандум о взаимном сотрудничестве, предполагающий совместную работу по развитию мультимодальных грузовых маршрутов.

Л. Женфанг отметил, что желание LDz присоединиться к Комитету заслуживает поддержки. Китайская железнодорожная компания также взвешивает предложение о создании в Латвии депо China Railway Express, что могло бы повлиять на эффективное обслуживание подвижного состава, необходимого для обеспечения перевозок, сообщает *Балтийский курс*.

Примечание. *Развивая связи с Китаем, LDz работает в т.ч. над укреплением сотрудничества со своими партнерами в соседних странах — в Беларуси и России. Э. Берзиньш напомнил, что в начале т.г. было создано представительство LDz в Минске, что стало существенным шагом по обеспечению соединения маршрута контейнерного поезда "Зубр" с индустриальным парком "Большой камень" на белорусском отрезке участка Минск—Рига.*

Коммерческий и логистический индустриальный парк "Великий камень" в Минской области — самый крупномасштабный совместный проект Беларуси и Китая.

Площадь китайско-белорусского коммерческого и логистического индустриального парка превышает 90 кв. км. Он является самым крупным по масштабу площадей проектом Китая, реализованным за границей. На указанной территории действует специальный правовой режим, предоставляющий резидентам парка, китайским и совместным китайско-белорусским предприятиям особые льготные условия.

Руководители Казахстанских и Китайских железных дорог обсудили вопросы развития контейнерных перевозок

25.09.2017 г. в Пекине в рамках рабочей поездки в КНР руководитель НК "Казакстан темир жолы" ("КТЖ", Казахстанские ж/д) К. Алпысбаев провел встречу с заместителем гендиректора China Railway Corporation Л. Вэньсином по вопросам развития сотрудничества в сфере транспорта и логистики. Стороны в т.ч. обсудили вопросы переориентации контейнерных поездов на погранпереход Хоргос—Алтынколь, установление единых ставок на транзитные и экспортные контейнерные перевозки.

Как было отмечено в ходе встречи, за 8 месяцев 2017 г. через железнодорожные погранпереходы Достык—Алашанькоу и Алтынколь—Хоргос было перевезено 6,701 млн т грузов, что на 1,520 млн т, или на 29% больше, чем за аналогичный период 2016 г.; до конца т.г. будет перевезено более 10 млн т. В 2018 г. планируется перевезти 12,3 млн т.

"В этом году наблюдается хорошая тенденция по переориентации контейнерных поездов в направлении Алтынколь—Хоргос", — отметил К. Алпысбаев.

В ходе переговоров также обсуждены вопросы снижения тарифов на перевозки казахстанской железной руды и угля через переход Достык—Алашанькоу по территории КНР в адрес китайских потребителей, создания благоприятных тарифных условий на контейнерные перевозки по маршруту порт Ляньюньган—Турция, страны Закавказья через переход Хоргос—Алтынколь.

Стороны приняли решение совместно отработать запуск контейнерного поезда по маршруту Ляньюньган—Турция через территорию Казахстана с использованием новой ж/д линии Карс—Ахалкалаки, сообщает пресс-служба "КТЖ".



ОФИЦИАЛЬНАЯ ЧАСТЬ

КАБИНЕТ МИНИСТРОВ

Положение о принципах формирования наблюдательного совета ПАО "Укрзализныця"

Постановление от 20.09.2017 г. № 716

"Вопросы формирования наблюдательного совета публичного акционерного общества "Украинская железная дорога"

Утверждено Положение о принципах формирования наблюдательного совета ПАО "Украинская железная дорога", а также объявлен конкурсный отбор на занятие должностей четырех независимых членов наблюдательного совета ПАО "Украинская железная дорога".

Кроме того, создана комиссия по конкурсному отбору независимого члена наблюдательного совета ПАО "Украинская железная дорога".

Имеется в распоряжении редакции.

Пилотный проект относительно организации электронных торгов (аукционов) по продаже государственного имущества с использованием ProZorro.Продажи

Постановление от 6.09.2017 г. № 717

"О реализации пилотного проекта относительно организации электронных торгов (аукционов) с использованием электронной торговой системы ProZorro.Продажи"

Утвержден Порядок реализации пилотного проекта по организации электронных торгов (аукционов) с использованием электронной торговой системы ProZorro.Продажи.

Также установлено, что:

— для целей пилотного проекта к заказчикам относятся: казенные предприятия, государственные коммерческие предприятия (их объединения), государственные учреждения и организации, а также хозяйственные организации, в уставном капитале которых органы государственной власти, органы власти АРК, органы местного самоуправления, госкомпании владеют долей (акциями, паями) в размере 50% и более или обладают большинством голосов в высшем органе субъекта хозяйствования или правом назначать более половины состава исполнительного органа или наблюдательного совета предприятия;

— заказчики самостоятельно принимают решение об участии в пилотном проекте;

— с целью продажи имущества заказчики, которые приняли решение об участии в пилотном проекте, используют электронную торговую систему ProZorro.Продажи на безвозмездной основе.

Имеется в распоряжении редакции.

Утвержден консолидированный финансовый план ПАО "Укрзализныця"

Распоряжение от 13.09.2017 г. № 642-р

"Об утверждении консолидированного финансового плана публичного акционерного общества "Украинская железная дорога" на 2017 год"

Утвержден консолидированный финансовый план ПАО "Украинская железная дорога" на 2017 г., которым предусмотрено, что ПАО "Укрзализныця" обеспечит в т.г. получение чистой прибыли в размере 62,9 млн грн. и выплат в пользу государства в размере 17 млрд грн.

МИНИСТЕРСТВО ФИНАНСОВ

Порядок возврата авансовых платежей (предоплаты) и ошибочно и/или излишне уплаченных сумм таможенных платежей

Приказ от 18.07.2017 г. № 643

"Об утверждении Порядка возврата авансовых платежей (предоплаты) и ошибочно и/или излишне уплаченных сумм таможенных платежей"

(Зарегистрирован в Минюсте 9.08.2017 г. под № 976/30844)

Вступил в силу 26.09.2017 г.

Утвержден Порядок возврата авансовых платежей (предоплаты) и ошибочно и/или излишне уплаченных сумм таможенных платежей, который определяет последовательность и порядок выполнения действий долж-

ностными лицами таможен ГФСУ при возвращении субъектам хозяйствования и/или физлицам (далее — налогоплательщики) средств авансовых платежей (предоплаты) и ошибочно и/или излишне уплаченных сумм таможенных, других платежей, контроль за взиманием которых осуществляется таможнями ГФС, и пени, в т.ч. в случаях, указанных в ч.ч. 9, 10 ст. 55, ч. 5 ст. 299, ч.ч. 3, 5 ст. 301 ТКУ, ст. 43 НКУ, ч. 1 ст. 9 гл. V приложения А к Конвенции о временном ввозе (г. Стамбул, 1990 г.), ч. 3 ст. 11 гл. II Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 г.

Кроме того, признаны утратившими силу приказы ГТСУ:

— от 20.07.2007 г. № 618 "Об утверждении Порядка возврата налогоплательщикам средств, которые учитываются на соответствующих счетах таможенного органа как предоплата, и таможенных и других платежей, ошибочно и/или излишне уплаченных в бюджет, контроль за взиманием которых осуществляется таможенными органами";

— от 28.10.2008 г. № 1200 "Об утверждении изменений в некоторые приказы Государственной таможенной службы Украины";

— от 24.12.2010 г. № 1536 "О внесении изменений в приказ Государственной таможенной службы Украины от 20.07.2007 г. № 618".

Имеется в распоряжении редакции.

Порядок предоставления информации из реестра страхователей

Приказ от 21.07.2017 г. № 651

"Об утверждении Порядка предоставления информации из реестра страхователей Государственного реестра общеобязательного государственного социального страхования"

(Зарегистрирован в Минюсте 17.08.2017 г. под № 1017/30885)

Вступит в силу со дня официального опубликования.

Утвержден Порядок предоставления информации из реестра страхователей Государственного реестра общеобязательного государственного социального страхования, которым, в частности, определяются:

— процедура формирования и предоставления выписки из реестра страхователей Государственного реестра общеобязательного государственного социального страхования (далее — реестр страхователей) по запросу плательщиков единого взноса на общеобязательное государственное социальное страхование и/или застрахованных лиц;

— форма запроса о получении выписки из реестра страхователей;

— формы выписок из реестра страхователей;

— форма справки об отсутствии сведений в реестре страхователей.

Имеется в распоряжении редакции.

МИНИСТЕРСТВО ИНФРАСТРУКТУРЫ

Проверку цистерн для перевозки опасных грузов на ж/д транспорте будет осуществлять "АЗОВМАШТЕСТ"

Приказ от 21.08.2017 г. № 287

"О предоставлении полномочий ООО "Научно-производственное предприятие испытательный центр "АЗОВМАШТЕСТ" на проведение проверки цистерн для перевозки опасных грузов на железнодорожном транспорте"

ООО "Научно-производственное предприятие испытательный центр "АЗОВМАШТЕСТ" уполномочено на проведение проверки цистерн для перевозки опасных грузов на ж/д транспорте.

В связи с этим Управление безопасности на транспорте и технического регулирования совместно с Департаментом международного сотрудничества должны проинформировать международные организации ОСЗ и ОТИФ относительно полномочий ООО "Научно-производственное предприятие испытательный центр "АЗОВМАШТЕСТ" на проведение проверки цистерн для перевозки опасных грузов на ж/д транспорте.

Обновлен Перечень одобренных учебно-тренажерных заведений

Приказ от 15.09.2017 г. № 309

"О внесении изменений в Перечень одобренных учебно-тренажерных заведений, подготовка в которых соответствует требованиям Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками, и национальным требованиям"

Внесены изменения в Перечень одобренных учебно-тренажерных заведений, подготовка в которых соответствует требованиям Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками, и национальным требованиям, утвержденный приказом Мининфраструктуры от 22.03.2017 г. № 112, изложив его в новой редакции.

Имеется в распоряжении редакции.



Разрешения на регулярные международные маршруты общего пользования

Приказ от 21.09.2017 г. № 317

"Об утверждении Протокола № 101 заседания Комиссии для рассмотрения обращений перевозчиков и принятия решений об открытии, закрытии, внесении изменений в функционирующие маршруты, продлении действия разрешения на регулярных международных автомобильных маршрутах общего пользования"

Утвержден Протокол № 101 заседания Комиссии для рассмотрения обращений перевозчиков и принятия решений об открытии, закрытии, внесении изменений в функционирующие маршруты, продлении действия разрешения на регулярных международных автомобильных маршрутах общего пользования.

Имеется в распоряжении редакции.

Приказ от 28.09.2017 г. № 330

"Об утверждении Протокола № 102 заседания Комиссии для рассмотрения обращений перевозчиков и принятия решений об открытии, закрытии, внесении изменений в функционирующие маршруты, продлении действия разрешения на регулярных международных автомобильных маршрутах общего пользования"

Утвержден Протокол № 102 заседания Комиссии для рассмотрения обращений перевозчиков и принятия решений об открытии, закрытии, внесении изменений в функционирующие маршруты, продлении действия разрешения на регулярных международных автомобильных маршрутах общего пользования.

Имеется в распоряжении редакции.

ГОСАВИАСЛУЖБА

Авиационные правила Украины "Технические требования и административные процедуры для летных экипажей гражданской авиации"

Приказ от 20.07.2017 г. № 565

"Об утверждении Авиационных правил Украины "Технические требования и административные процедуры для летных экипажей гражданской авиации"

(Зарегистрирован в Минюсте 28.08.2017 г. под № 1056/30924)

Вступит в силу 1.01.2018 г., кроме:

— п. 5 настоящего приказа, который вступит в силу 1.01.2020 г.;

— подчасти B гл. 3 "Специальные требования к медицинским сертификатам LAPL" приложения IV PART-MED к Авиационным правилам, которая вступит в силу 1.01.2019 г.;

— подчасти D "Авиационные медицинские эксперты (AME), врачи общей практики — семейные врачи (GMP), врачи по авиационной медицине (OHMP)" приложения IV PART-MED к Авиационным правилам, которая вступит в силу 1.01.2019 г.;

— приложения VI PART-ARA к Авиационным правилам, которое вступит в силу 1.01.2019 г.;

— приложения VII PART-ORA к Авиационным правилам, которое вступит в силу 1.01.2019 г.

Утверждены Авиационные правила Украины "Технические требования и административные процедуры для летных экипажей гражданской авиации" (далее — Авиационные правила), которые, в частности, устанавливают общие требования относительно:

— условий выдачи свидетельств, соблюдения их действия, внесения изменений, ограничений, приостановления действия и аннулирования свидетельств, прав и обязанностей владельцев свидетельств, условий замены действующих национальных свидетельств пилотов и национальных свидетельств бортовых механиков на свидетельства пилотов, а также условий признания свидетельств других стран;

— сертификации лиц, отвечающих за летную подготовку или обучение на тренажерах и за оценку навыков пилота;

— медицинских сертификатов, выдаваемых пилотам, условий их выдачи, соблюдения их действия, внесения изменений, ограничений, приостановления действия и аннулирования медицинских сертификатов, прав и обязанностей владельцев медицинских сертификатов, а также условий замены национальных медицинских сертификатов на медицинские сертификаты, которые соответствуют требованиям этих Авиационных правил;

— сертификации авиационных медицинских экспертов (далее — AME), а также условий выполнения врачами общей практики — семейной медицины, врачами по авиационной медицине обязанностей AME;

— административных процедур, которые должны выполнять уполномоченный орган и организации по подготовке пилотов (АТО) в соответствии с правилами, о которых говорится в приложениях, указанных в подпунктах 1—7 п. 1 настоящего раздела, соответствующих требованиям приложений I—VII этих Авиационных правил.

Также установлено, что в течение переходного периода, который предполагается до 31.12.2019 г.:

— сертификаты авиационных учебных заведений, специальные положения по подготовке и руководству, изданные, одобренные в соответствии с Правилами сертификации авиационных учебных заведений гражданской авиации по подготовке летного состава в Украине, утвержденными приказом Государственной службы Украины по надзору за обеспечением безопасности авиации от 17.08.2005 г. № 601, действуют в течение установленного в них срока действия, но не позднее, чем до 31.12.2019 г.;

— сертификаты соответствия авиационных тренажеров, спецификации авиационных тренажеров, одобрения применения авиационных тренажеров, выданные в соответствии с Правилами сертификации авиационных тренажеров, утвержденными приказом Минтранса от 6.08.2002 г. № 529, действуют в течение установленного в них срока действия, но не позднее, чем до 31.12.2019 г.;

— медицинские сертификаты авиационного персонала 1—3 классов (только бортпроводники), выданные в соответствии с Общими Авиационными Требованиями JAR—FCL 3 "Лицензирование летного экипажа (медицинское)", утвержденными приказом Государственной службы Украины по надзору за обеспечением безопасности авиации от 27.03.2006 г. № 223, и Правилами медицинской сертификации авиационного персонала, кроме членов летного экипажа, утвержденными приказом Минтранссвязи от 27.03.2007 г. № 243, остаются в силе в течение установленного в них срока действия, но не позднее, чем до 31.12.2019 г.;

— удостоверение авиационного медицинского экзаменатора, свидетельства авиационного медицинского центра, выданные в соответствии с Правилами предоставления полномочий авиационным медицинским центрам на проведение медицинской сертификации авиационного персонала, утвержденными приказом Мининфраструктуры от 30.11.2012 г. № 730, и Правилами предоставления полномочий авиационному медицинскому экзаменатору на проведение медицинской сертификации авиационного персонала, утвержденными приказом Мининфраструктуры от 30.11.2012 г. № 731, остаются в силе в течение установленного в них срока действия, но не позднее, чем до 31.12.2019 г.

Кроме того, признаны утратившими силу 1.01.2020 г.:

— приказ Минтранса от 6.08.2002 г. № 529 "Об утверждении Правил сертификации авиационных тренажеров" (с изменениями);

— приказ Государственной службы Украины по надзору за обеспечением безопасности авиации от 17.08.2005 г. № 601 "Об утверждении Правил сертификации авиационных учебных заведений гражданской авиации по подготовке летного состава в Украине" (с изменениями);

— приказ Государственной службы Украины по надзору за обеспечением безопасности авиации от 27.03.2006 г. № 223 "О применении в гражданской авиации Украины Специальных Авиационных Требований JAR — FCL 1, 2, 3, 4 "Выдача свидетельств летному экипажу";

— приказ Минтранссвязи от 1.12.2009 г. № 1234 "Об утверждении Положения об экзаменаторе по летной деятельности" (с изменениями);

— приказ Мининфраструктуры от 30.11.2012 г. № 730 "Об утверждении Правил предоставления полномочий авиационным медицинским центрам на проведение медицинской сертификации авиационного персонала";

— приказ Мининфраструктуры от 30.11.2012 г. № 731 "Об утверждении Правил предоставления полномочий авиационному медицинскому экзаменатору на проведение медицинской сертификации авиационного персонала";

— приказ Минтранса от 7.12.1998 г. № 486 "Об утверждении Правил выдачи свидетельств авиационному персоналу в Украине".

Имеется в распоряжении редакции.

Перечень курортных мест на зимний период 2017/2018 гг.

Приказ от 29.08.2017 г. № 665

"Об определении перечня курортных мест на зимний период 2017/2018 годов"

Департамент авиационных перевозок, аэропортов и международного сотрудничества должен довести до сведения всех украинских эксплуатантов, которые планируют выполнение чартерных полетов в зимний период IATA 2017/2018 гг., перечень стран и курортных мест, полеты в которые могут осуществляться без ограничений после получения авиакомпаниями соответствующих прав в соответствии с условиями законодательства Украины.

Эксплуатанты должны принять к сведению и использовать при планировании чартерной программы полетов перечень стран и курортных мест для выполнения чартерных рейсов.

Имеется в распоряжении редакции.

Приказ утратил силу

Совместно с Минприроды, Минобороны

Приказ от 30.08.2017 г. № 684/325/459

"О признании утратившим силу приказа Государственной службы Украины по надзору за обеспечением безопасности авиации, Министерства охраны окружающей природной среды Украины, Министерства обороны Украины от 14 ноября 2005 года № 851/409/661"

(Зарегистрирован в Минюсте 11.09.2017 г. под № 1118/30986)

Вступит в силу со дня официального опубликования.

Признан утратившим силу приказ Государственной службы Украины по надзору за обеспечением безопасности авиации, Министерства охраны окружающей природной среды, Министерства обороны Украины от 14 ноября 2005 года № 851/409/661 "Об утверждении Правил метеорологического обеспечения авиации".



УКРТРАНСБЕЗОПАСНОСТЬ

Объекты конкурса по перевозке пассажиров на междугородном и пригородном маршрутах общего пользования

Приказ от 26.09.2017 г. № 939
"Об осуществлении мероприятий по проведению конкурсов"

Определены объекты конкурса по перевозке пассажиров на междугородном и пригородном маршрутах общего пользования, которые выходят за пределы территории области (межобластной маршрут), для рассмотрения на заседании конкурсного комитета 31.10.2017 г.

Департамент административных услуг должен обеспечить прием документов на конкурс, который состоится 31.10.2017 г., в срок до 17.10.2017 г. включительно.

Имеется в распоряжении редакции.

МИНИСТЕРСТВО ЭКОЛОГИИ И ПРИРОДНЫХ РЕСУРСОВ

Положения об экоинспекциях

Приказ от 11.08.2017 г. № 312
"Об утверждении положений о территориальных органах Госэкоинспекции"
(Зарегистрирован в Минюсте 4.09.2017 г. под № 1080/30948)

Вступил в силу 26.09.2017 г.

Утверждены:

— Положение о Государственной экологической инспекции в Автономной Республике Крым, областях, городах Киеве и Севастополе;

— Положение о морских экологических инспекциях.

Положениями, в частности, установлено, что Госэкоинспекции осуществляют государственный надзор (контроль) за соблюдением территориальными органами центральных органов исполнительной власти, местными органами исполнительной власти, органами местного самоуправления в части осуществления делегированных им полномочий органов исполнительной власти, предприятиями, учреждениями и организациями независимо от формы собственности и хозяйствования, гражданами Украины, иностранцами и лицами без гражданства, а также юрлицами-нерезидентами требований законодательства об экологической и радиационной безопасности, в частности, относительно выполнения требований выводов государственной экологической экспертизы в пунктах пропуска через госграницу и в зонах таможенного контроля на таможенной территории Украины при импорте, экспорте и транзите товаров и ТС, в т.ч. товаров (предметов) гуманитарной помощи.

Имеется в распоряжении редакции.

МИНИСТЕРСТВО ИНОСТРАННЫХ ДЕЛ

Соглашение с Республикой Польша о воздушной перевозке вступило в силу

Письмо от 18.09.2017 г. № 72/14-612/1-2271
"Относительно Соглашения с Республикой Польша о воздушной перевозке"

12.03.2013 г. в г. Киев было совершено Соглашение между КМУ и правительством Республики Польша о воздушной перевозке (далее — Соглашение), которое вступило в силу 28.07.2016 г.

В связи с чем обращено внимание, что в соответствии с п. 3 ст. 23 Соглашения с даты вступления в силу настоящего Соглашения утратило силу Соглашение между правительством Украины и правительством Республики Польша о воздушном сообщении, совершенное в г. Варшава 20.01.1994 г.

МВД

Обновлены Правила пожарной безопасности

Приказ от 31.07.2017 г. № 657
"Об утверждении изменений в Правила пожарной безопасности в Украине"
(Зарегистрирован в Минюсте 22.08.2017 г. под № 1048/30916)

Утверждены изменения в Правила пожарной безопасности в Украине, утвержденные приказом МВД от 30.12.2014 г. № 1417, зарегистрированным в Министерстве юстиции Украины 5 марта 2015 г. под № 252/26697.

Имеется в распоряжении редакции.

ГФСУ

НДС при реорганизации предприятия

Письмо от 11.09.2017 г. № 1901/6/99-99-12-02-01-15/ІПК

В частности, сообщено, что, принимая во внимание то, что при реорганизации налогоплательщика путем присоединения к другому налогоплательщику-правопреемнику происходит аннулирование регистрации его как плательщика НДС, то у налогоплательщика-правопреемника отсутствуют основания для составления расчета корректировки к налоговой накладной, составленной налогоплательщиком, который реорганизовался и регистрация плательщиком НДС которого аннулирована, в т.ч. в случае возвращения правопреемником аванса, полученного плательщиком налога, который реорганизовался.

Налогообложение стоимости топлива, используемого для заправки автомобилей работников

Письмо от 12.09.2017 г. № 1925/6/99-99-13-02-03-15/ПК

Относительно налогообложения стоимости топлива, которое приобретено юрлицом за собственные средства и используется для заправки автомобилей работников, в частности, сообщено, что средства, потраченные наемным работником в служебных целях для заправки ТС, путем осуществления расчетов платежной (топливной) карточкой, полученной от работодателя, не включаются в общий месячный (годовой) налогооблагаемый доход такого работника при условии соблюдения всех требований, установленных п. 170.9 ст. 170 НКУ.

Суммы излишне уплаченных денежных обязательств по НДС, которые возвращены на электронный счет, не изменяют регистрационную сумму

Письмо от 13.09.2017 г. № 1935/6/99-99-15-03-02-15/ІПК
"О порядке налогообложения НДС"

Относительно порядка зачисления средств на счет в системе электронного администрирования НДС (далее — Система), в частности, сообщено, что:

— согласно п. 43.1 ст. 43 р. II НКУ ошибочно и/или излишне уплаченные суммы денежного обязательства подлежат возврату плательщику в соответствии со ст. 43 р. II НКУ и ст. 301 ТКУ, кроме случаев наличия у такого плательщика налогового долга;

— начиная с даты введения Системы на постоянной основе, а именно с 1.07.2015 г., регистрация в ЕРНН налоговых накладных и расчетов корректировки к налоговым накладным осуществляется в пределах суммы НДС, на которую налогоплательщик имеет право зарегистрировать в ЕРНН налоговые накладные и/или расчеты корректировки к налоговым накладным (далее — регистрационная сумма), которая вычисляется по формуле, установленной п. 200^1.3 ст. 200^1 р. V НКУ и п. 9 Порядка электронного администрирования налога на добавленную стоимость, который утвержден постановлением КМУ от 16.10.2014 г. № 569 "Некоторые вопросы электронного администрирования налога на добавленную стоимость" (в редакции постановления КМУ от 30.12.2015 г. № 1177) (далее — Порядок № 569);

— согласно п. 200^1.3 ст. 200^1 р. V НКУ и п. 9 Порядка № 569 одной из составляющих показателей указанной формулы является общая сумма пополнения с текущего счета налогоплательщика электронного счета (∑ПопРах);

— суммы излишне уплаченных денежных обязательств по НДС, которые возвращены на электронный счет, не изменяют значения (∑ПопРах), а следовательно не изменяют регистрационную сумму;

— если в дальнейшем плательщик принимает решение о возврате средств с электронного счета на текущий счет, то значение (∑ПопРах) уменьшается на сумму НДС, которая согласно поданному заявлению подлежит перечислению с электронного счета на текущий счет плательщика.

Отказаться от применения НДС-льготы на услуги по перевозке пассажиров нельзя

Письмо от 14.09.2017 г. № 1958/6/99-99-15-03-02-15/ІПК
"Об обложении НДС"

В частности, сообщено, что:

— согласно пп. 197.1.8 п. 197.1 ст. 197 р. V НКУ освобождаются от обложения НДС операции по поставке услуг по перевозке пассажиров городским пассажирским транспортом (кроме такси), тарифы на которые регулируются в установленном законом порядке. Эта норма не распространяется на операции по предоставлению пассажирского транспорта в аренду (прокат);



— освобождение от обложения НДС в соответствии с пп. 197.1.8 п. 197.1 ст. 197 р. V НКУ может применяться к операциям по предоставлению услуг по перевозке пассажиров на городских автобусных маршрутах общего пользования в случае, если услуги по перевозке осуществляются в пределах населенного пункта и тарифы на такие перевозки установлены уполномоченным органом;

— все остальные операции по предоставлению услуг по перевозке пассажиров на таможенной территории Украины, кроме перечисленных освобожденных от налогообложения операций, подлежат обложению НДС в общеустановленном порядке по ставке 20%;

— освобождение от обложения НДС операций по поставке услуг по перевозке пассажиров городским пассажирским транспортом при соблюдении условий, перечисленных в пп. 197.1.8 п. 197.1 ст. 197 р. V НКУ, применяется в обязательном порядке без возможности отказа от его применения.

Налогообложение дохода нерезидента, полученного в виде фрахта

Письмо от 21.09.2017 г. № 2011/6/99-99-15-02-02-15/ІПК

В частности, сообщено, что:

— в соответствии с пп. 141.4.1 п. 141.4 "Особенности налогообложения нерезидентов" ст. 141 р. III "Налог на прибыль предприятий" НКУ доходы, полученные нерезидентом с источником их происхождения из Украины, облагаются налогом в порядке и по ставкам, определенным этой статьей. Для целей этого пункта к доходам, полученным нерезидентом с источником их происхождения из Украины, отнесен, в частности, фрахт (абз. "г" пп. 141.4.1 п. 141.4 ст. 141 НКУ);

— сумма фрахта, уплачиваемая резидентом нерезиденту по договорам фрахта, облагается налогом по ставке 6% у источника выплаты таких доходов за счет этих доходов. При этом базой для налогообложения является базовая ставка такого фрахта; лицом, уполномоченным взимать налог и вносить его в бюджет, является резидент, выплачивающий такие доходы, независимо от того, является ли он плательщиком налога, а также субъектом упрощенного налогообложения (пп. 141.4.4 п. 141.4 ст. 141 НКУ);

— информацию о выплаченных доходах нерезидентам, суммах удержанного с них налога и примененной для налогообложения ставке плательщики отмечают в приложении к форме налоговой декларации по налогу на прибыль предприятий, утвержденной приказом Минфина от 20.10.2015 г. № 897 (в редакции приказа Минфина от 28.04.2017 г. № 467), а именно, в Расчете (отчете) налоговых обязательств нерезидентов, которые получили доходы с источником их происхождения из Украины (приложение ПН к Декларации), которое является ее неотъемлемой частью;

— в Декларации заполняются все обязательные реквизиты. При этом, резидент в Декларации, кроме строки 23 ПН, где указывается сумма уплаченного налога при выплате доходов нерезидентам в отчетном периоде, определенная на основании Расчета (отчета) налоговых обязательств нерезидентов, получивших доходы с источником их происхождения из Украины, другие показатели не заполняет.

ГУ ГФС В ВОЛЫНСКОЙ ОБЛ.

Ставки акцизного налога при переоборудовании ТС в подакцизный легковой автомобиль

Письмо от 14.09.2017 г. № 1946/ІПК/03-20-13-09-07

Относительно размера ставки акцизного налога при налогообложении операции по переоборудованию ввезенного на таможенную территорию Украины ТС в подакцизный легковой автомобиль, в частности, сообщено, что:

— операции по переоборудованию ввезенного на таможенную территорию Украины ТС в подакцизный легковой автомобиль являются объектами налогообложения акцизным налогом (пп. 213.1.11 п. 213.1 ст. 213 НКУ);

— определение кодов товаров согласно УКТ ВЭД осуществляется в соответствии с Основными правилами интерпретации УКТ ВЭД, утвержденными Законом Украины от 19.09.2013 г. № 584-VII "О Таможенном тарифе Украины". С целью обеспечения единого толкования и применения УКТ ВЭД в Украине введены Пояснения к УКТ ВЭД, которые построены на основе пояснений к Гармонизированной системе описания и кодирования товаров версии 2012 г. и утверждены приказом ГФСУ от 9.06.2015 г. № 401 "Об утверждении Пояснений к Украинской классификации товаров внешнеэкономической деятельности";

— по коду УКТ ВЭД 8703 32 90 10 классифицируются автомобили легковые и прочие моторные ТС, предназначенные главным образом для перевозки людей (кроме моторных ТС товарной позиции 8702), включая грузопассажирские автомобили-фургоны и гоночные автомобили с двигателем внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия (дизелем или полудизелем) с рабочим объемом цилиндров двигателя более 1500 куб. см, но не более 2500 куб. см, которые использовались не более 5 лет. Акцизный налог при этом исчисляется по ставкам, определенным в п. $215.3.5^1$ п. 215.3 ст. 215 НКУ, а именно EUR1,923 за 1 куб. см объема цилиндров двигателя;

— по коду УКТ ВЭД 8703 32 90 30 классифицируются автомобили легковые и прочие моторные ТС, предназначенные главным образом для перевозки людей (кроме моторных ТС товарной позиции 8702), включая гру-

зопассажирские автомобили-фургоны и гоночные автомобили с двигателем внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия (дизелем или полудизелем) с рабочим объемом цилиндров двигателя более 1500 куб. см, но не более 2500 куб. см, которые использовались более 5 лет. Ставка акцизного налога при этом составляет EUR2,441 за 1 куб. см объема цилиндров двигателя.

ГУ ГФС В КИРОВОГРАДСКОЙ ОБЛ.

Применение нулевой ставки НДС при осуществлении международных перевозок пассажиров

Письмо от 12.09.2017 г. № 1917/ІПК/11-28-12-01-16
"О применении нулевой ставки НДС при осуществлении международных перевозок пассажиров"

В частности, сообщено, что:

— при поставке непосредственно предприятием-перевозчиком услуг по международной перевозке пассажиров с оформлением единого международного перевозочного документа, данные операции облагаются НДС по нулевой ставке. При этом пп. "а" пп. 195.1.3 п. 195.1 ст. 195 НКУ не конкретизируются виды международных перевозок пассажиров (регулярные, нерегулярные, маятниковые) и не определяется, кем заказаны данные услуги;

— согласно ст. 9 Закона Украины от 1.07.2004 г. № 1955-IV "О транспортно-экспедиторской деятельности" перевозки грузов сопровождаются товарно-транспортными документами, составленными на языке международного общения, в зависимости от избранного вида транспорта, или на государственном языке, если грузы перевозятся в Украине. Такими документами могут быть:

- авиационная грузовая накладная (Air Waybill);
- международная автомобильная накладная (CMR);
- накладная СМГС;
- коносамент (Bill of Lading);
- накладная ЦИМ (CIM);
- грузовая ведомость (Cargo Manifest);
- другие документы, определенные законами Украины.

РЕГИОНАЛЬНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

ЗАПОРОЖСКАЯ ОГА

Перечень (областных и районных) автодорог общего пользования местного значения

Распоряжение от 22.08.2017 г. № 436
"Об утверждении Перечня (областных и районных) автомобильных дорог общего пользования местного значения Запорожской области"

Утверждены:

— Перечень областных автомобильных дорог общего пользования местного значения Запорожской обл.;

— Перечень районных автомобильных дорог общего пользования местного значения Запорожской обл.

Кроме того, признано утратившим силу распоряжение председателя ОГА от 28.12.2015 г. № 526 "Об утверждении Перечня (областных и районных) автомобильных дорог общего пользования местного значения Запорожской области".

Регистрационные данные нормативно-правовых документов

Вступили в силу

16.09.2017 г.:

— Об утверждении изменений в Положение об осуществлении банками финансового мониторинга (Постановление НБУ от 12.09.2017 г. № 90);

— Об одобрении проекта Закона Украины "О Государственном бюджете Украины на 2018 год" (Постановление КМУ от 15.09.2017 г. № 695).

19.09.2017 г.:

— Об утверждении изменений в Порядок регистрации и допуска аэродромов и взлетно-посадочных площадок государственной авиации Украины (Приказ Минобороны от 26.07.2017 г. № 388);

— О внесении изменений в некоторые приказы Министерства внутренних дел Украины (Приказ МВД от 1.08.2017 г. № 665);

— О внесении изменений в Положение об определении связанных с банком лиц (Постановление НБУ от 15.09.2017 г. № 91).



20.09.2017 г.:

— Об утверждении изменений в Порядок направления контролирующими органами налоговых уведомлений-решений плательщикам налогов (Приказ Минфина от 21.07.2017 г. № 658).

23.09.2017 г.:

— О внесении изменений в постановление Кабинета Министров Украины от 1 марта 2001 г. № 200 (Постановление КМУ от 20.09.2017 г. № 705);

— Вопросы формирования наблюдательного совета публичного акционерного общества "Українська залізниця" (Постановление КМУ от 20.09.2017 г. № 716).

26.09.2017 г.:

— Об утверждении изменений в Порядок рассмотрения контролирующими органами жалоб на требования об уплате недоимки по уплате единого взноса на общеобязательное государственное социальное страхование и на решения о начислении пени и наложении штрафа (Приказ Минфина от 14.08.2017 г. № 692);

— Об утверждении Требований к оформлению годовых и комплексного планов осуществления мероприятий государственного надзора (контроля), внесении изменений в них и отчета относительно их исполнения (Приказ Минэкономразвития, ГРС от 7.08.2017 г. № 1170/81);

— Об утверждении положений о территориальных органах Госэкоинспекции (Приказ Минприроды от 11.08.2017 г. № 312);

— Об утверждении Порядка возвращения авансовых платежей (предоплаты) и ошибочно и/или излишне уплаченных сумм таможенных платежей (Приказ Минфина от 18.07.2017 г. № 643);

— О внесении изменений в постановление Кабинета Министров Украины от 23 апреля 2014 г. № 117 (Постановление КМУ от 20.09.2017 г. № 707).

27.09.2017 г.:

— О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно устранения барьеров для привлечения иностранных инвестиций (Закон от 23.05.2017 г. № 2058-VII).

29.09.2017 г.:

— Об утверждении Порядка въезда и пребывания в местности, находящейся между государственной границей и линией пограничных инженерных сооружений, граждан Украины и других лиц (Приказ МВД от 4.08.2017 г. № 686);

— Об утверждении Порядка предоставления информации из реестра страхователей Государственного реестра общеобязательного государственного социального страхования (Приказ Минфина, ПФУ от 21.07.2017 г. № 651/16-1).

ПРОЕКТЫ

Меры по детенизации обращения товаров и услуг

ВР. Проект закона

"О внесении изменений в Налоговый кодекс Украины и некоторые законодательные акты Украины относительно мер по детенизации обращения товаров и услуг"

Зарегистрирован в ВР 27.09.2017 г. под № 7142.

Предполагается внести изменения в НКУ и Закон Украины "О применении регистраторов расчетных операций в сфере торговли, общественного питания и услуг", которыми, в частности, предусматривается введение:

— исчерпывающих критериев налогового контроля за расходами субъектов упрощенной системы налогообложения, которые не освобождены от обязанности применения РРО и обязаны вести Книгу учета доходов и расходов только в виде учета налогоплательщиков, встречных сверок, камеральных и фактических проверок, а также четкое определение недопустимости применения других форм налогового контроля для таких налогоплательщиков;

— обязательной идентификации в налоговой накладной предприятия-покупателя (получателя) товаров/услуг, которое не является плательщиком НДС, с целью предоставления возможности отслеживания движения товаров к конкретному субъекту хозяйствования и полноты уплаты налога поставщиками-плательщиками НДС;

— упрощенного учета затрат по унифицированной форме только теми субъектами упрощенной системы налогообложения 2 и 3 группы, которые не освобождены от обязанности применения РРО;

— положения об оприходовании товаров плательщиками единого налога, которые не освобождены от обязанности применения РРО, на основании документов, составленных плательщиками НДС (кроме товаров ручной работы несерийного производства и с/х продукции, подпадающей под определение групп 1—24 УКТ ВЭД);

— фискальной печати как обязательного реквизита расчетного документа, который печатается в виде двухмерного штрихового кода (QR-код размером не менее 20х20 мм) во избежание подделок выданных расчетных документов.

Кроме того, предполагается повысить ответственность за нарушение законодательства о применении РРО в зависимости от повторности совершенного нарушения.

Примечание. *Как отмечено в пояснительной записке к законопроекту, в Украине значительная часть хозяйственной деятельности осуществляется в секторе теневой экономики. Например, Минэкономразвития, оценивая масштабы неформальной экономики по четырем методам, определило "интегральный показатель уровня теневой экономики в*

Украине за январь—сентябрь 2016 г. в пределах 35% от официального ВВП". При этом, предварительные расчеты Минэкономразвития уровня "тени" по методу "Расходы населения — розничный товарооборот" за аналогичный период времени свидетельствуют, что доля теневой экономики достигает 51% ВВП.

Теневая экономика создает значительные экономические проблемы для отечественных и иностранных субъектов хоздеятельности, осуществляющих свою деятельность без применения различных схем оптимизации уплаты налогов или уклонения от налогообложения, создает совершенно неравные экономические условия и искажает сущность реальной экономической конкуренции. Другим негативным последствием осуществления деятельности в теневом секторе экономики является недополучение государством значительной части поступлений в бюджеты всех уровней, что, соответственно, означает низкий уровень предоставления общественных благ и социального обеспечения для граждан.

Изменения, которые были внесены Законом Украины от 1.07.2015 г. № 569-VIII "О внесении изменений в Налоговый кодекс Украины и некоторые законы Украины относительно применения регистраторов расчетных операций", сохраняют возможности предпринимателям, которые находятся на упрощенной системе налогообложения 2 и 3 группы, осуществлять деятельность без применения РРО при обороте до 1 млн грн. в год.

К большому сожалению, эти изменения привели к еще большему "мигрированию" в тень ряда торговых компаний, активно использующих упрощенную систему налогообложения исключительно с целью обеспечения теневого оборота товаров и наличных средств. Полное отсутствие возможности со стороны ГФС осуществлять администрирование оборота частных предпринимателей привело к тому, что даже субъекты хоздеятельности, которые осуществляют деятельность по продаже технически сложных бытовых товаров, ювелирных изделий, "брендовой" одежды и обуви и многих других вещей высокого ценового сегмента через Интернет-магазины или помещения большой площади (более 100 кв. м), применяют с целью оптимизации налогообложения и обеспечения неконтролируемого движения наличных средств физлиц-предпринимателей 2-й и 3-й группы, которые зарегистрированы на наемных работников владельцев такого бизнеса, четко идентифицировать которых в правовом поле как наемных работников на сегодняшний день невозможно.

Такая ситуация имеет место исключительно в силу того, что на сегодняшний день нет ни одного действенного механизма определения реального оборота наличных средств физлиц-предпринимателей-плательщиков единого налога, поскольку последние на законодательном уровне освобождены от обязанности применения единого цивилизованного способа фиксации наличных поступлений в виде РРО, т.е. такой критерий, как объем дохода, является неэффективным и неконтролируемым для субъектов упрощенной системы налогообложения, используемых с целью легализации продажи контрабанды и фальсифицированных товаров.

По оценкам экспертов, на конец 2016 г. из всех зарегистрированных в Украине ЧП около 65% фактически не ведут собственного малого бизнеса, а просто используются как внутренний офшор третьими лицами — реальными владельцами бизнеса.

Большинство субъектов предпринимательской деятельности, осуществляющих деятельность без использования РРО (что разрешено действующим законодательством и массово используется реальными владельцами того или иного бизнес-сегмента), применяя упрощенную систему налогообложения, учета и отчетности, получают наличные средства за реализованные товары и услуги, не осуществляя их учет, что дает возможность практически легально занижать реальные объемы оборота от продажи товаров, поскольку без обязательного применения РРО и учета приобретенного и реализованного товара невозможно ни провести подсчет реальной выручки, ни определить соблюдение предельного объема годового дохода как условия пребывания на упрощенной системе налогообложения.

Предоставленная действующим законодательством возможность бесконтрольного распоряжения наличными средствами, полученными от продажи, позволяет осуществлять приобретение за наличные средства товаров у посредников, которые в свою очередь обращаются к "непрозрачным" таможенным брокерам и осуществляют ввоз товаров в Украину без надлежащей оплаты налогов, сборов и таможенных платежей, применяя разрешенные таможенным законодательством варианты ввоза (пересылки) товаров якобы для личных нужд.

Повышение прозрачности расчетных операций, вывод значительного количества товаров из теневого оборота будут способствовать созданию благоприятных условий для привлечения прямых иностранных инвестиций в Украину, ликвидации распространенных схем уклонения от налогообложения, что позволит увеличить доходы бюджетов в объеме до 100 млрд грн. и повысить уровень минимальной заработной платы для населения до 5000 грн. в месяц. Контрабанда и ввоз отдельных видов товаров под видом "для личного использования" станет экономически невыгодной, поскольку продать ее за "черный нал" станет невозможно. В связи с этим импортеры, производители и оптовые компании выйдут из тени, наполнив бюджет страны. При этом реальный малый бизнес не пострадает, поскольку упрощенная система налогообложения остается без системных изменений.

КАДРОВАЯ ПОЛИТИКА

Шевченко А.В., Чрезвычайный и Полномочный Посол Украины в Канаде, назначен представителем Украины при Международной организации гражданской авиации (ICAO) по совместительству.

Указ Президента № 267/2017 от 8.09.2017 г.

Назначен начальник Ильичевского филиала АМПУ

С 26.09.2017 г. Вячеслав Волошин приступил к выполнению обязанностей начальника Ильичевского филиала ГП "Администрация морских портов Украины". Соответствующий приказ Мининфраструктуры Украины подписан 25.09.2017 г., сообщает пресс-центр Администрации Ильичевского морского порта.



"Вячеслав Эдуардович хорошо известен в отрасли, имеет общепризнанный и заслуженный авторитет настоящего профессионала. Ключевые задачи, которые перед ним стоят, — это реализация инфраструктурных проектов по дноуглублению и реконструкции причалов. Кроме того, необходимо привлекать инвестиции, совершенствовать механизм предоставления портовых услуг, продолжать работу по упрощению административных процедур", — отметил, комментируя назначение, начальник службы по организации работы портов АМПУ Вячеслав Вороной.

"Уверен, что благодаря командной работе и конструктивному диалогу с государственным стивидором, портовым бизнесом и аппаратом управления АМПУ, мы выполним задачи, поставленные перед нами Министерством инфраструктуры, и обеспечим положительную динамику производственной деятельности морского порта "Черноморск", — подчеркнул В. Волошин.

Справка. *Вячеслав Эдуардович Волошин окончил Киевский национальный экономический университет по специальности "Экономика предприятий" (1998) и Одесский национальный морской университет по специальности "Организация перевозок и управление на транспорте" (2009). Имеет большой опыт работы в транспортной отрасли. С 2006 г. по 2014 г. возглавлял ГП "Агентство морской безопасности". Является членом наблюдательных советов ПАО "Ощадбанк" и ПАО "Укрэксимбанк". Почетный работник морского и речного транспорта, награжден Почетной грамотой КМУ.*

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

Правительство предложило стране бюджет экономического развития и готово к диалогу

КМУ вовремя подал в ВР проект госбюджета на 2018 г. и готов к всестороннему диалогу по ключевым аспектам документа. Об этом сказал Премьер-министр В. Гройсман во время встречи с экспертами, посвященной обсуждению проекта бюджета, сообщает Департамент информации и коммуникаций с общественностью Секретариата КМУ.

"Бюджет опубликован, уже есть комментарии, и я буду благодарен за советы и оценки. Хочу, чтобы мы вышли на качественный документ для принятия во втором чтении и в целом. Чем раньше мы это сделаем, тем будет лучше для государства, — сказал глава правительства. — Мы полностью открыты. За приоритеты бюджета я готов бороться и доказывать свою позицию, а технические вопросы — пожалуйста, давайте дискутировать. Мы тестируем и корректируем свои решения в таком диалоге".

Глава правительства напомнил основные аспекты бюджета и макропоказатели, на которых рассчитан документ. Так, КМУ закладывает прогноз роста экономики в 2018 г. на 3%, инфляции — 7% и дефицита — 2,7% ВВП. Вместе с тем запланированные доходы бюджета — более 1 трлн грн., рост минимальной заработной платы — до 3723 грн., рост расходов по социальным программам, в т.ч. по программе субсидий — до более 122 млрд грн., безопасность и оборона — не менее 5% ВВП, в т.ч. армия — не менее 3%. Бюджет дорожных работ — 44 млрд грн., в том числе 4 млрд грн. на дорогу "Львов—Одесса" через Винницу, Умань, Николаев и Херсон.

Далее — развитие агросектора, который должен стать точкой роста. Общие ассигнования на отрасль на 2018 г. — 7,3 млрд грн., в т.ч. 1 млрд грн. — на программу развития фермерства, 1 млрд грн. — на программу компенсации стоимости техники украинского производства, 2 млрд грн. — на программу поддержки животноводства и строительство новых комплексов. К концу года, как ожидают в правительстве, будет сформирована и согласована программа кредитования аграриев со стороны государственных банков.

Особое внимание бюджета — образованию, и прежде всего росту на 25% зарплат учителей, медицине в части продления начатых в этом году программ и изменений, науке и культуре.

"Где я вижу риски? На местах. Там больше ресурсов, но ответственность надо подтягивать, — сказал Владимир Гройсман. — А наш бюджет — да, очень амбициозный. И нам надо ставить высокую планку. На что я готов ради принятия документа? Возможно, согласиться на приоритетное финансирование отдельных отраслей. Но на уступки с совестью не пойду никогда", — подчеркнул глава правительства.

Украина готова демонстрировать существенные темпы экономического развития, и это дополнительный стимул для инвестирования

Украина готова демонстрировать существенные темпы экономического роста, и это должно стать дополнительным стимулом инвестирования в нашу страну. Об этом сказал Премьер-министр В. Гройсман во время Киевского инвестиционного форума, сообщает Департамент информации и коммуникаций с общественностью Секретариата КМУ.

"Украина выходит на экономический рост. Так, в следующем году будет произведено работ и услуг на сотни миллиардов гривен больше. И мы должны сделать все, чтобы этот рост был больше (прогнозируемых) 3%", — сказал глава правительства.

Он подчеркнул, что задачей правительства было и остается создание правил и принципов инвестирования, упрощение ведения бизнеса, внедрение разумных регуляций, которые способствуют развитию, а не ставят дополнительные барьеры. "Важно, чтобы каждая инвестиция была успешной. Мы преданы созданию нормальных, качественных правил", — подчеркнул В. Гройсман. Он напомнил, что инструментом дости-

жения целей служат Офис по привлечению и поддержке инвестиций, Правительственный уполномоченный по вопросам поддержки инвестирования.

"Важным является и децентрализация, ведь на места мы передали не просто деньги, а инструменты развития. Рабочие места и национальный продукт создаются на местах. И инструменты децентрализации должны использоваться не как инструменты давления, а как инструменты развития, — сказал Премьер-министр. — И сегодня на Киевском инвестиционном форуме мы видим, что столица подготовила ряд качественных проектов на десятки миллиардов гривен. Поэтому задача — чтобы инвестировать было легко, вести бизнес было легко. Мы со своей стороны предложили бюджет развития (на 2018 г.), заложили рост на 3 года, а значит, обеспечили прогнозируемость для бизнеса и заложили много программ развития — прежде всего агросектора, инфраструктуры, строительства дорог. Хочу призвать всех инвестировать. Мы вряд ли сможем найти еще одну страну с таким прогнозным ростом, который будет демонстрировать Украина".

Справка. *Киевский инвестиционный форум проходил 26.09.2017 г. при содействии Киевской горадминистрации. Его целью стала популяризация возможностей столицы, ее туристического потенциала и инвестиционных проектов — производственных, инфраструктурных и социально-культурных. Среди них — проекты построения канатной дороги, восстановление столичного парка аттракционов "Гидропарк", развитие зон отдыха и т.п.*

Украина имеет все возможности войти в ТОП-40 стран рейтинга Doing Business

Украина имеет все возможности в среднесрочной перспективе войти в ТОП-40 стран рейтинга Всемирного банка Doing Business и ввести разумные регуляции, которые позволят нарастить сектор малого и среднего предпринимательства в экономике и сделать его мощной точкой роста. Об этом сказал Премьер-министр Украины В. Гройсман во время встречи с предпринимателями, сообщает Департамент информации и коммуникаций с общественностью Секретариата КМУ.

Глава правительства принял участие в открытии новой онлайн платформы общения и взаимодействия власти и бизнеса, разработанной при содействии Офиса эффективного регулирования BRDO и Представительства ЕС в Украине. Новая платформа позволяет предпринимателям быстро начать собственное дело по 15 направлениям, причем в основном в области малого и среднего предпринимательства — от ресторана до частного детского сада и кабинета семейного врача. Платформа представлена в Киеве и к ней присоединились три украинских города — Николаев, Черновцы и Винница.

"У нас есть огромная задача с точки зрения развития национальной экономики. И она будет выполнена, в т.ч. тогда, когда мы будем развивать малый и средний бизнес, когда начать собственное дело будет легко и прозрачно", — сказал В. Гройсман.

Он подчеркнул, что правительство делает многое для достижения поставленной цели. Уже отменены более 360 необоснованных и нелепых регуляций, зато разработаны законопроекты, принятие которых позволит улучшить условия ведения бизнеса в Украине.

"Уверен, что регуляция в государстве должна быть умная, а дерегуляция — умеренная. И все должно быть направлено на обеспечение качества ведения бизнеса", — сказал Премьер-министр.

При этом он отметил, что проблемы у предпринимателей существуют, и касаются они подключения к сетям, выделения земель. "Такие проблемы, но там, где местная власть ответственна, где введены прозрачные и понятные правила игры, там мы видим развитие. И о таких практиках должны говорить и приводить примеры, — сказал глава правительства. — Мы должны и имеем все, чтобы сделать бизнес успешным и усилить свои позиции в рейтинге Doing Business — войти в ТОП-40 стран рейтинга. Это реальность".

Первоочередные инициативы в реформе ГФСУ

26.09.2017 г. состоялось очередное заседание Комитета управления проекта по комплексной реформе ГФСУ в составе министра финансов А. Данилюка, и.о. председателя ГФСУ М. Продана, госсекретаря Минфина Е. Капинуса, советника министра Я. Бугримовой и Рабочей группы по реформе ГФСУ, сообщается на сайте Минфина.

Рабочая группа по реформе ГФСУ по результатам 6-недельной диагностики основных функций и сервисов фискальной службы определила 4 главные направления работы в краткосрочной перспективе, которые были утверждены 31.08.2017 г. на предыдущем заседании Комитета управления проекта по комплексной реформе ГФСУ.

Во время встречи в рамках четырех приоритетных направлений реформы были утверждены 10 первоочередных инициатив, которые должны быть реализованы в течение следующих двух месяцев.

"Нужно в дальнейшем ускорить внедрение необходимых инициатив, которые изменят философию и подходы в работе ГФСУ и облегчат взаимодействие налогоплательщиков с государством. Для этого нужно улучшить работу сервисов, максимально автоматизировав процессы внутри ГФСУ. Мы определили, как именно это сделать, проведя тщательный аудит IT-структуры ГФСУ. Итак, мы, в первую очередь, будем совершенствовать сервисы и максимально расширять функционал электронного кабинета плательщика, чтобы люди почувствовали разницу во взаимодействии с ГФСУ", — отметил А. Данилюк.

<u>10 инициатив, которые были определены для немедленного применения:</u>

— перевод максимального количества услуг онлайн;

— наращивание возможностей call-центра — увеличение мощности через увеличение количества работников для повышения качества обслуживания;

— по результатам аудита IT-структуры ГФСУ разработать план и начать внедрение рекомендаций. Целью является развитие современной и защищенной IT-инфраструктуры;



— автоматизация камеральных проверок для их большей эффективности и качества;

— совершенствование рисковой модели налоговых проверок — детализация критериев модели рисков;

— сегментация и приоритезация налоговых должников для дальнейшего внедрения стратегии прямых контактов с должниками;

— разработка стратегии и дорожной карты повышения уровня добровольной уплаты налогов;

— исследование удовлетворенности работников ГФСУ условиями труда и культурой организации (Organizational Health Index);

— реализация мероприятий по нематериальной мотивации работников ГФСУ — разработка и внедрение инициатив по неденежному поощрению работников;

— пересмотр функционального и регионального распределения работников.

Эти инициативы значительно повысят эффективность работы ГФСУ. Они положительно повлияют на процесс работы внутри структуры и являются инициативами, которые можно реализовать в краткосрочной перспективе. Сейчас крайне необходимо получить быстрые и качественные результаты, которые станут фундаментом для будущих преобразований.

Примечание. *Ранее Канада, МВФ, Германия, ЕБРР, ЕС и США поддержали Минфин в реформе ГФСУ.*

С 1.04.2017 г. проблема с возмещением НДС у бизнеса исчезла

С началом внедрения электронного возмещения НДС у бизнеса больше нет проблем с возвратом этого налога. Об этом заявил и.о. председателя ГФСУ Мирослав Продан 26.09.2017 г. во время встречи с представителями отрасли машиностроения, производства турбинного и другого оборудования — членами Совета по вопросам стимулирования инвестиций и предпринимательской деятельности при ГФСУ, сообщает пресс-служба ГФСУ.

"На сегодня уже нет системной проблемы, которая существовала ранее, с возмещением налога на добавленную стоимость. 96% заявок возмещаются в течение 30 календарных дней по результатам камеральных проверок. Мы устранили человеческий фактор от этого процесса, все происходит автоматически", — отметил М. Продан.

В свою очередь, положительную ситуацию с получением бюджетного возмещения НДС подтвердили и представители бизнеса. По их словам, сейчас все заявленные средства возмещаются вовремя и оперативно, вместе с тем требует решения вопрос относительно возврата задолженности по суммам НДС, которые были сформированы в предыдущие периоды.

Глава ГФСУ обратил внимание присутствующих, что часть суммы задолженности, сложившейся в этом году до 1.04.2017 г., уменьшается динамично.

С начала внедрения Реестра заявлений о возврате суммы бюджетного возмещения НДС — с 1.04.2017 г. задолженность по возмещению этого налога по декларациям, представленным до 1.04.2017 г., сокращена на 93,65%, или почти на 14,3 млрд грн.

Если на начало апреля т.г. — на момент запуска системы автоматического возмещения НДС — общая задолженность составляла 15,3 млрд грн., то в первый месяц работы электронного режима долг сократился на 11,5 млрд грн. — до 3,8 млрд грн.

На 26.09.2017 г. этот показатель уже составил 932 млн грн. Сумма задолженности состоит из сумм: 756,9 млн грн., по которым продолжаются обжалования, и 121,3 млн грн., по которым имеются возражения правоохранительных органов.

В настоящее время проводится работа с правоохранительными органами, по предостережениям которых суммы были заблокированы, для возможного возвращения их плательщикам.

"Мы проводим инвентаризацию задолженности по суммам, обращаемся к нашим коллегам из других органов власти для выяснения ситуации с этими заблокированными средствами", — сказал М. Продан.

Отдельным вопросом остается возмещение НДС согласно временному реестру (за периоды до 1.02.2016 г.). Реализация большей части невозмещенных сумм НДС пока не зависит от ГФСУ (дела в судах). По состоянию на 1.09.2017 г. такая сумма составляет 4,7 млрд грн.

Во время встречи также подчеркивалась необходимость доработки критериев автоматизированной системы мониторинга рисков и блокировки накладных. По мнению бизнеса, регистрация налоговой накладной в ЕРНН автоматически должна означать реальность проведенных по ней операций.

"Это идеал работы системы анализа рисков, к которому мы стремимся, — если накладная зарегистрирована, прошла все этапы проверки на соответствие критериям, то и проверять нечего. На сегодня система работает эффективно, фиктивные накладные блокируются. Однако, учитывая постоянные поиски махинаторами новых лазеек для обхода системы, мы должны постоянно их контролировать и соответственно пересматривать критерии для предотвращения использования подобных схем в дальнейшем", — подчеркнул М. Продан.

Именно над этим в ГФСУ и работают, инициируя соответствующие изменения перед Минфином.

Проинформировал М. Продан и о ситуации с возвращением переплат по налогу на прибыль, что является актуальным вопросом для бизнеса. Так, фискальная служба, учитывая пожелания членов инвестсовета, выступила с инициативой заложить в бюджет на 2018 г. средства для разового возвращения переплат по этому налогу. В то же время, учитывая имеющиеся ресурсы, в ГФСУ уже сокращена сумма переплат с 28,6 млрд грн. до 14,4 млрд грн.

"Мы ежеквартально уменьшаем сумму переплат в счет погашения налоговых обязательств по налогу на прибыль. Более того, на сегодня уплата налога заранее вообще не рассматривается как резерв для выполнения плановых показателей", — отметил М. Продан.

Он также сообщил, что в ГФСУ сейчас работают над разработкой системы единого казначейского счета для всех налогов, что позволит проводить взаи-

мозачет налогов. Сейчас эту инициативу ГФСУ отрабатывает с Казначейством и другими заинтересованными ведомствами.

Во время встречи также затрагивались вопросы относительно некоторых аспектов налогообложения НДФЛ работников предприятия, в частности, членов профсоюзных организаций и работников, которые в них не задействованы. Было решено обратиться в Министерство финансов с соответствующим письмом для урегулирования ситуации.

Кроме того, учитывая пожелания бизнеса, будет проработано обращение плательщиков по законодательной инициативе, которым предлагается внести изменения в ст. 168 НКУ, в частности, осуществлять уплату НДФЛ по месту регистрации физлица. По предложению бизнеса, уплата должна происходить по месту, где созданы рабочие места, как это происходит и сейчас. После анализа вопроса соответствующее обращение будет передано Минфину.

"Государственная фискальная служба открыта к инициативам бизнеса и в рамках своей компетенции готова их представить законодателям после анализа и обработки", — подчеркнул руководитель ГФСУ.

При планировании проверок применяются исключительно рискоориентированные методы

За 8 месяцев 2017 г. по результатам проведенных ГФСУ проверок в сфере наличного обращения применено штрафных (финансовых) санкций на общую сумму 272,7 млн грн. Это больше, чем за аналогичный период 2016 г., на 35%.

По данным ГФСУ, благодаря повышению уровня общественного сознания увеличилось количество граждан, которые требуют выдачу расчетных документов при проведении расчетов за приобретенные товары или оказанные услуги. При этом участились случаи информирования ГФС о таких злоупотреблениях со стороны субъектов хозяйствования.

Следует отметить, что органы государственной фискальной службы при организации и проведении контрольно-проверочных мероприятий (как документальных, так и фактических проверок) применяют исключительно рискоориентированные методы планирования проверок.

Так, ГФСУ с целью усовершенствования организации контроля за проведением расчетных операций разработан перечень критериев отбора для проверок субъектов хозяйствования, осуществляющих деятельность в сфере наличного обращения.

Критерии разделены на три степени риска: высокая, средняя и незначительная. Все без исключения фактические проверки в 2016—2017 гг. организованы с помощью разработанных критериев.

Больше всего сработали следующие риски:

— наличие систематических нарушений НКУ, законов Украины "О применении регистраторов расчетных операций в сфере торговли, общественного питания и услуг", "О государственном регулировании производства и оборота спирта этилового, коньячного и плодового, алкогольных напитков и табачных изделий", "О лицензировании определенных видов хозяйственной деятельности", Положения о ведении кассовых операций в национальной валюте в Украине и т.п.;

— сумма выручки хозяйственного объекта существенно меньше по сравнению с суммой выручки других субъектов хозяйствования, работающих на одной территории, которые занимаются одинаковым видом деятельности и имеют одинаковые условия для получения дохода;

— информация от правоохранительных органов, органов госвласти и граждан о нарушениях требований законодательства на хозяйственном объекте предприятия.

Использование критериев отбора для проверок субъектов хозяйствования, осуществляющих деятельность в сфере наличного обращения, является эффективным инструментом для отбора к проверке налогоплательщиков относительно соблюдения требований действующего законодательства при проведении расчетных операций.

РАЗЪЯСНЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ФИСКАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ

Налогоплательщики имеют возможность отправлять электронное письмо в формате pdf в орган ГФС

Требования к запросу о предоставлении информации определены п. 73.3 ст. 73 НКУ и п. 10 Порядка периодического представления информации органам государственной налоговой службы и получения информации указанными органами по письменному запросу, утвержденного постановлением КМУ от 27.12.2010 г. № 1245 (далее — Порядок).

П. 9 Порядка предусмотрено, что в отдельных случаях указанный запрос может направляться с использованием средств телекоммуникационной связи с наложением ЭЦП контролирующего органа.

Субъекты информационных отношений обязаны подавать информацию, определенную в запросе контролирующего органа, и ее документальное подтверждение в течение одного месяца со дня, следующего за днем поступления запроса, если иное не предусмотрено НКУ (п. 14 Порядка).

Контролирующие органы имеют право получать от налогоплательщиков, плательщиков единого взноса и предоставлять в пределах, предусмотренных законом, документы в электронном виде (пп. 20.1.7 п. 20.1 ст. 20 НКУ).

Согласно п. 42 прим. 1.2 ст. 42 прим. 1 НКУ электронный кабинет обеспечивает возможность реализации налогоплательщиками прав и обязанностей, определенных НКУ и нормативно-правовыми актами, принятыми на основании и во исполнение НКУ, законами по вопросам таможенного дела, в т.ч. путем, в частности, обеспечения взаимодействия налогопла-



тельщиков с контролирующими органами по другим вопросам, предусмотренным НКУ, которая может быть реализована в электронной форме средствами электронной связи.

С помощью раздела "Переписка с ГФС", который находится в частной части электронного сервиса "Электронный кабинет плательщика", плательщики имеют возможность отправлять электронное письмо в формате pdf в орган ГФС.

Лица, на которых возлагается обязанность по уплате таможенных платежей

Согласно ч. 1 ст. 295 ТКУ таможенные платежи начисляются декларантом или иными лицами, на которых возложена обязанность по уплате таможенных платежей, самостоятельно, кроме случаев, если обязанность по начислению таможенных платежей в соответствии с ТКУ, НКУ и другими законами Украины возлагается на органы доходов и сборов.

Согласно ч. 1 ст. 293 ТКУ лицом, на которое возлагается обязанность по уплате таможенных платежей, является декларант. Если декларирование товаров производится лицом, уполномоченным на это декларантом, на такое лицо возлагается обязанность по уплате таможенных платежей солидарно с декларантом.

Лицом, на которое возлагается обязанность по уплате доначисленных таможенных платежей — налогового обязательства, определенного по результатам документальной проверки, является соответствующий налогоплательщик (ч. 2 ст. 293 ТКУ).

Согласно ч. 3 ст. 293 ТКУ, кроме лиц, указанных в частях 1 и 2 ст. 293 ТКУ, лицами, на которых возлагается обязанность по уплате таможенных платежей, являются:

— в случае незаконного ввоза товаров на таможенную территорию Украины, незаконного вывоза товаров за пределы таможенной территории Украины — лицо, которое незаконно ввезло (вывезло) товары, а также лица, которые участвовали в незаконном ввозе (вывозе) товаров, если они знали или должны были знать о незаконности такого ввоза (вывоза), и лица, которые приобрели в собственность или во владение незаконно ввезенные товары, если в момент приобретения они знали или должны были знать о незаконности ввоза, что надлежащим образом подтверждено в порядке, установленном в законодательством Украины;

— в случае изъятия товаров, которые временно хранятся под таможенным контролем, с нарушением требований ТКУ и других нормативно-правовых актов — лицо, которое незаконно изъяло такие товары, а также лица, которые участвовали в незаконном изъятии таких товаров, хранили и приобрели такие товары, или лицо, ответственное за обеспечение сохранности указанных товаров;

— в случае несоблюдения положений ТКУ по пользованию и распоряжению товарами или выполнению других требований и условий, установленных ТКУ для применения таможенных режимов, предусматривающих условное полное или частичное освобождение от уплаты таможенных платежей, — лица, ответственные за соблюдение таможенного режима;

— в случае невыполнения обязательств по использованию или потреблению товаров, вытекающих из условий целевого использования, при которых предоставляется налоговая льгота при выпуске товаров для свободного обращения, — лицо, на которое возлагается обязанность по выполнению таких условий;

— в случае заявления товаров, ТС коммерческого назначения в таможенный режим транзита — лицо, предоставившее обязательства по доставке этих товаров, ТС в орган доходов и сборов назначения;

— в случае невыполнения лицом, ответственным за уплату таможенных платежей, обязанности по уплате таможенных платежей, если уплата таможенных платежей обеспечена гарантом в соответствии с положениями ТКУ, — гарант.

При этом в случае, если в соответствии с нормами ТКУ обязанность по уплате таможенных платежей возлагается на нескольких лиц, такие лица выполняют указанную обязанность солидарно (ч. 4 ст. 293 ТКУ).

Подотчетное лицо, которое по уважительным причинам не может лично сдать Отчет об использовании средств, которые были выданы ему на командировку или под отчет, а также остаток неиспользованных средств, имеет право передать его по поручению через другое материально-ответственное лицо

В соответствии с пп. 170.9.2 п. 170.9 ст. 170 р. IV НКУ отчет об использовании средств, выданных на командировку или под отчет, подается по форме, установленной центральным органом исполнительной власти, который обеспечивает формирование и реализует государственную финансовую политику, до окончания пятого банковского дня, следующего за днем, в котором плательщик налога:

— завершает такую командировку;

— завершает выполнение отдельного гражданско-правового действия по поручению и за счет лица, выдавшего средства под отчет.

При наличии излишне израсходованных средств их сумма возвращается налогоплательщиком в кассу или зачисляется на банковский счет лица, которое их выдало, до или во время представления указанного отчета.

Форма Отчета об использовании средств, выданных на командировку или под отчет, и Порядок его составления утверждены приказом Минфина от 28.09.2015 г. № 841 (далее — Порядок).

Абз. 2 п. 3 Порядка предусмотрено, что при наличии излишне израсходованных средств такая сумма возвращается налогоплательщиком в кассу или зачисляется на банковский счет лица, которое их выдало, до или при представлении отчета об использовании средств, выданных на командировку или под отчет (далее — Отчет).

При этом если во время служебной командировки налогоплательщик получил наличные с применением

платежных карточек, он подает Отчет и возвращает сумму излишне израсходованных средств до окончания третьего банковского дня после завершения командировки. Командированному лицу-налогоплательщику, которое применило платежные карточки для проведения расчетов в безналичной форме, а срок представления налогоплательщиком Отчета не превысил 10 банковских дней, при наличии уважительных причин работодатель (самозанятое лицо) может продолжить такой срок до 12 банковских дней (до выяснения вопроса в случае выявления расхождений между соответствующими отчетными документами).

П. 6 Порядка установлено, что Отчет составляется налогоплательщиком (подотчетным лицом), получившим такие средства на предприятиях всех организационно-правовых форм или у самозанятого лица.

Согласно ст. 1000 Гражданского кодекса Украины (далее — ГКУ) по договору поручения одна сторона (поверенный) обязуется совершить от имени и за счет другой стороны (доверителя) определенные юридические действия. Сделка, совершенная поверенным, создает, изменяет, прекращает гражданские права и обязанности доверителя.

В договоре поручения или в выданной на основании договора доверенности должны быть четко определены юридические действия, которые надлежит совершить поверенному. Действия, которые надлежит совершить поверенному, должны быть правомерными, конкретными и осуществимыми (ст. 1003 ГКУ).

Учитывая вышеизложенное, ограничений по передаче в бухгалтерию заполненного Отчета и остатка неиспользованных средств, которые были выданы подотчетному лицу, через другое материально-ответственное лицо на основании договора поручения, не предусмотрено.

При этом сроки представления Отчета остаются неизменными.

Ответственность за невыдачу квитанции к приходному кассовому ордеру

П. 1.2 гл. 1 Положения о ведении кассовых операций в национальной валюте в Украине, утвержденного постановлением Правления НБУ от 15.12.2004 г. № 637, с изменениями и дополнениями (далее — Положение), определено, что оприходование наличности — проведение предприятиями и предпринимателями учета наличности в кассе на полную сумму ее фактических поступлений в кассовой книге, книге учета доходов и расходов, книге учета расчетных операций.

Внереализационные поступления — это поступления от операций, которые непосредственно не связаны с реализацией продукции (товаров, работ, услуг) и другого имущества (включая основные средства, нематериальные активы, продукцию вспомогательного и обслуживающего производства), в т.ч. погашение дебиторской задолженности, задолженности по займам, безвозмездно полученные средства, возмещение материальных убытков, взносы в уставный капитал, платежи за предоставленное в лизинг (аренду) имущество, роялти, доход (проценты) от владения корпоративными правами, возврат неиспользованных подотчетных сумм, другие поступления.

Согласно п. 2.8 гл. 2 Положения обособленные подразделения предприятий могут сдавать наличную выручку (наличность) непосредственно в кассы предприятий-юрлиц или в любой банк для ее перевода и зачисления на банковские счета указанных юрлиц. При этом сдача наличной выручки (наличности) осуществляется самостоятельно (в т.ч. с применением платежных устройств и через пункты приема наличных) или через соответствующие службы, которым в соответствии с законодательством предоставлено право на перевозку валютных ценностей и инкассацию средств.

Согласно п. 3.3 гл. 3 Положения прием наличности в кассы производится по приходным кассовым ордерам (приложение 2 к Положению), подписанным главным бухгалтером или лицом, уполномоченным руководителем предприятия.

О приеме предприятиями наличности в кассу по приходным кассовым ордерам выдается заверенная печатью этого предприятия квитанция (являющаяся отрывной частью приходного кассового ордера) за подписями главного бухгалтера или работника предприятия, уполномоченного на это руководителем.

Ответственность за соблюдение порядка ведения операций с наличностью возлагается на предпринимателей, руководителей предприятий. Лица, виновные в нарушении порядка ведения операций с наличностью, привлекаются к ответственности в установленном законодательством Украины порядке (п. 7.3 гл. 7 Положения).

Согласно п. 7 ст. 17 Закона Украины от 6.07.1995 г. № 265/95-ВР "О применении регистраторов расчетных операций в сфере торговли, общественного питания и услуг", с изменениями и дополнениями (далее — Закон), за нарушение требований Закона к субъектам хозяйствования, осуществляющим расчетные операции за товары (услуги), по решению соответствующих контролирующих органов применяется финансовая санкция в размере 10 НМДГ, в частности в случае нарушения установленного в п. 1 ст. 9 Закона порядка проведения расчетов через кассы предприятий, учреждений и организаций, в которых эти операции должны проводиться с оформлением приходных и расходных кассовых ордеров и выдачей соответствующих квитанций в установленном порядке.

Т.о., в случае установления в ходе проведения проверки нарушения порядка проведения расчетов через кассы предприятий, учреждений и организаций, в которых эти операции должны проводиться с оформлением приходных и расходных кассовых ордеров и выдачей соответствующих квитанций в установленном порядке, к субъекту хозяйствования применяется штрафная санкция в размере 10 НМДГ за каждое такое нарушение.

Кроме того, указанное нарушение, совершенное лицами, осуществляющими расчетные операции, и должностными лицами, в соответствии со ст. 155 прим. 1 КУоАП влечет наложение штрафа на лиц, осуществляющих расчетные операции, от 2 до 5 НМДГ и на должностных лиц — от 5 до 10 НМДГ.



Действия, предусмотренные ч. 1 настоящей статьи, совершенные лицом, которое в течение года было подвергнуто административному взысканию за такие же нарушения, — влекут наложение штрафа на лиц, осуществляющих расчетные операции, от 5 до 10 НМДГ и на должностных лиц — от 10 до 20 НМДГ.

Дела об административных правонарушениях, предусмотренных, в частности, ст. 155 прим. 1 КУоАП, рассматривают судьи районных, районных в городе, городских или городских районных судов в соответствии со ст. 221 КУоАП.

ОТРАСЛЕВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

Перечень инвестпроектов, планируемых к реализации в автотранспорте и дорожном хозяйстве, морском и речном транспорте, железнодорожном транспорте

На сайте Мининфраструктуры обнародован перечень инвестпроектов, планируемых к реализации в подотраслях транспорта Украины: автотранспорте и дорожном хозяйстве, морском и речном транспорте, железнодорожном транспорте.

Мининфраструктуры готово к детальному обсуждению возможности дальнейшего сотрудничества в реализации указанных инвестиционных проектов.

Перечень инвестиционных проектов в сфере автотранспорта и дорожного хозяйства, которые планируются к реализации

Название проекта	Главные задачи проекта, которые будут решены при внедрении проекта, перечень ожидаемых результатов
1. Реконструкция под параметры 1-й технической категории с 4-мя полосами международной автодороги госзначения М-07/Е373 Киев—Ковель—Ягодин на участке Ковель—Ягодин, как части национального транспортного коридора Балтийское море—Черное море (госграница с Польшей, Волынская область)	Повышение эффективности перевозок; обеспечение существующих и перспективных потребностей местного и транзитного проезда; развитие придорожного сервиса; усиление роли Украины как транзитной страны
2. Строительство путепровода на км 522+250 международной автодороги М-06/Е40 Киев—Чоп в с. Запросов, Львовская обл.	Обеспечение качественного транспортного сообщения; повышение безопасности движения; увеличение грузопотока, в т.ч. транзитного, через украинско-польскую границу; содействие социально-экономическому развитию региона
3. Строительство путепроводов через ж/д пути на км 618+500 и 618+900 международной автодороги М-06/Е50 Киев—Чоп, Львовская обл.	Обеспечение качественного транспортного сообщения, существующих и перспективных потребностей местного и транзитного проезда; усиление роли Украины как транзитной страны; содействие социально-экономическому развитию региона
4. Строительство транспортной развязки в 2-х уровнях на пересечении 2-х международных дорог М06/М19, Ривненская обл.	Повышение эффективности перевозок; обеспечение существующих и перспективных потребностей местного и транзитного проезда; содействие социально-экономическому развитию региона развитие придорожного сервиса
5. Строительство транспортной развязки на км 609+700 на пересечении международных автодорог М-06/Е40 Киев—Чоп и М-12/Е50 Стрый—Тернополь—Кировоград—Знаменка, Львовская обл.	
6. Строительство путепровода через ж/д на км 213+950 международной автодороги М-19/Е85 Доманово—Ковель—Черновцы—Тереблече в г. Дубно, Ривненская обл.	Обеспечение качественного транспортного сообщения, существующих и перспективных потребностей местного и транзитного проезда; повышение эффективности перевозок; содействие социально-экономическому развитию региона
7. Строительство путепровода через ж/д на 64+339 км автодороги госзначения Н-02 Львов—Тернополь, Львовская обл.	
8. Капремонт дороги М-10 Львов—Краковец	Повышение эффективности перевозок; обеспечение существующих и перспективных потребностей местного и транзитного проезда; развитие придорожного сервиса; усиление роли Украины как транзитной страны
9. Реконструкция дороги М-06 Киев—Чоп	
10. Реконструкция дороги Н-02 Львов—Тернополь (Львовская и Тернопольская области). Строительство обходов населенных пунктов и транспортных развязок	
11. М12 Стрый—Тернополь—Кировоград—Знаменка (на участке Тернополь—Умань, Тернопольская, Хмельницкая, Винницкая, Черкасская области)	Приведение автодорог Украины к международным стандартам; создание условий для обеспечения развития сети автодорог общего пользования; повышение качества предоставления транспортных услуг в сообщении западного региона с центральным; обеспечение развития автодороги общего пользования в соответствии с темпами автомобилизации страны; повышение безопасности движения

Перечень инвестиционных проектов в сфере морского и речного транспорта, которые планируются к реализации

Название проекта	Главные задачи проекта, которые будут решены при внедрении проекта, перечень ожидаемых результатов
1. Реконструкция водных подходов, маневровых зон и операционных акваторий у причалов с учетом перспективного грузооборота морского порта "Южный" в г. Южный Одесской обл. (1-я очередь строительства)	Дноуглубительные работы общим объемом 13045,710 тыс. куб. м, с доведением глубины до 16 м в операционной акватории проектируемого причала № 25 и 19 м глубины на подходном канале
2. Реконструкция морского подходного канала и внутренних водных подходов к глубоководным причалам морского порта "Южный" в г. Южный Одесской обл.	Дноуглубительные работы общим объемом 13803,5 тыс. куб. м (из них фактически осталось 3443 тыс. куб. м), с доказанной глубины до 21 м в операционной акватории причалов № 5, № 6
3. Реконструкция комплекса причалов №№ 5, 6, 7, 8 морского порта "Южный"	Длина причалов (проектная) — 1381,0 м; проектная глубина в пределах 17,0—21,0 м; пропускная способность — 41,3 млн т
4. Реконструкция операционной акватории 1-го ковша Сухого лимана Ильичевского филиала ГП "АМПУ" с увеличением глубины до 15 м	Дноуглубительные работы операционной акватории 1-го ковша Сухого лимана до 15,0 м. Общий объем дноуглубления — 2539,45 тыс. м^3. Реконструкцию предусмотрено выполнять с выделением 5-и очередей
5. Реконструкция гидротехнической части причала № 1 Ильичевского филиала ГП "АМПУ"	Длина причального фронта — 256,0 м. Глубина возле границы причала — 15,0 м. Максимальное расчетное судно типа СК-8000 водоизмещением 134000,0 т. Дополнительная мощность составляет 250 тыс. TEU или 1,5 млн т навалочных грузов
6. Реконструкция гидротехнической части причала № 2 Ильичевского филиала ГП "АМПУ"	Проектная глубина у причала — 15,0 м. Длина причала после реконструкции — 350,0 м. Максимальное расчетное судно типа СК-8000 водоизмещением 134 тыс. т. Увеличение мощностей по перевалке контейнеров на 600 тыс. TEU в год или 2,5 млн т навалочных грузов
7. Реконструкция гидротехнической части причалов №№ 7, 8 Ильичевского филиала ГП "АМПУ"	Длина причального фронта — 398,65 м; проектные глубины у причалов — 15,0 м; Пропускная способность — 2,0 млн т
8. Строительство 1-й очереди (гидротехнические сооружения) контейнерного терминала на Карантинном молу ГП "Одесский морской торговый порт" за счет искусственно созданной территории. Завершение реализации проекта в части создания волнолома и проведения дноуглубительных работ	Образование (намыв) территории — 19,3 га; протяженность причальной линии — 650 м; длина волнолома — 900 м; глубина у причалов — до 15 м
9. Строительство зернового комплекса на территории ГП "СК "Ольвия" с удлинением причальной линии	Увеличение пропускной способности порта на 3,2 млн т/год, повышение качества и скорости обработки грузов, наращивание производственных мощностей путем привлечения инвестиций, диверсификация спектра услуг, внедрение современных технологий. Создание более 100 новых рабочих мест; увеличение платежей в бюджеты всех уровней
10. Строительство зернового комплекса на территории ГП "СК "Ольвия" в тылу вспомогательного причала	Развитие внутренней инфраструктуры порта, увеличение мощности порта на 2,2 млн т/год, диверсификация спектра услуг. Создание около 100 новых рабочих мест; увеличение платежей в бюджеты всех уровней
11. Строительство зернового комплекса с береговыми объектами по территории ГП "СК "Ольвия"	Развитие внутренней инфраструктуры порта, увеличение мощности порта на 2,2 млн т/год, диверсификация спектра услуг. Создание около 100 новых рабочих мест; увеличение платежей в бюджеты всех уровней
12. Строительство "Комплекса по перевалке сжиженных углеводородных газов, дизельного топлива и других грузов"	Реализация проекта предусматривает увеличение пропускной способности порта на 2,8 млн т/год, повышение качества и скорости обработки грузов, наращивание производственных мощностей путем привлечения инвестиций, создания новых рабочих мест; увеличение платежей в бюджеты всех уровней
13. Строительство комплекса по обработке судов ро-ро	Реализация проекта предусматривает увеличение пропускной способности порта на 500 тыс. т/год, повышение качества и скорости обработки грузов, наращивание производственных мощностей путем привлечения инвестиций; создание новых рабочих мест; увеличение платежей в бюджеты всех уровней
14. Реконструкция большого пирса и строительство универсальных перегрузочных комплексов (1 очередь)	Увеличение пропускной способности порта на 4,3 млн т/год, повышение качества и скорости обработки грузов, наращивание производственных мощностей путем привлечения инвестиций, создания новых рабочих мест; увеличение платежей в бюджеты всех уровней
15. Реконструкция большого пирса и строительство универсальных перегрузочных комплексов (II очередь)	Увеличение пропускной способности порта на 3,2 млн т/год, повышение качества и скорости обработки грузов, наращивание производственных мощностей путем привлечения инвестиций, создания новых рабочих мест; увеличение платежей в бюджеты всех уровней
16. Строительство навалочных перегрузочных комплексов	Увеличение пропускной способности порта на 7,2 млн т/год, повышение качества и скорости обработки грузов, наращивание производственных мощностей предприятия, диверсификация грузов, создание новых рабочих мест, увеличение платежей в бюджеты всех уровней
17. Строительство комплекса по обработке судов ро-ро с формированием причала № 11	Реализация проекта предусматривает увеличение пропускной способности порта на 500 тыс. т/год, повышение качества и скорости обработки грузов, наращивание производственных мощностей путем привлечения инвестиций; создание новых рабочих мест; увеличение платежей в бюджеты всех уровней



Название проекта	Главные задачи проекта, которые будут решены при внедрении проекта, перечень ожидаемых результатов
19. Концессия ГП "СК "Ольвия"	Привлечение частного партнера к строительству новых объектов, модернизации и эффективному управлению предприятием по одному из двух вариантов реализации проекта: — проект 1 — Многоцелевой портовый терминал: предусматривает передачу в концессию всей территории и объектов порта за исключением свободного земельного участка на севере. Согласно этому проекту вблизи вспомогательного причала будет построен новый зерновой терминал мощностью 2 млн т в год, что позволит увеличить объем грузопереработки; — проект 2 — Специализированный терминал Северный: предусматривает передачу в концессию 27 га свободной территории порта в районе Северной косы для строительства зернового терминала мощностью 4 млн т в год и масло-экстракционного завода мощностью 2 тыс. т в день. В рамках проекта предусмотрено также строительство трех новых причалов и проведение дноуглубительных работ. Концессия предполагает уплату частным партнером концессионного платежа в государственный бюджет
20. Концессия ГП "Херсонский морской торговый порт"	Главная задача — привлечение частного партнера в реализации проекта развития порта по одному из трех вариантов: — вариант 1 "Развитие универсального порта с основным грузом — зерно": предусматривает строительство новых мощностей по перевалке зерна; — вариант 2 "Развитие универсального порта с основными грузами — зерно и металлы": предусматривает строительство новых складских мощностей; — вариант 3 "Развитие специализированного порта по перевалке зерна": предусматривает строительство новых мощностей исключительно по перевалке зерна. Ожидаемые результаты: модернизация существующих основных фондов порта, повышение эффективности операционной деятельности порта, увеличение объемов перевалки грузов, улучшение качества предоставления услуг
21. Концессия Железнодорожного паромного комплекса (5 терминала) МТП "Черноморск"	Главная задача — привлечение частного партнера в реализации проекта развития терминала, предусматривает осуществление улучшений существующих основных фондов и повышение операционной эффективности. Ожидаемые результаты: модернизация существующих основных фондов порта, повышение эффективности операционной деятельности порта, улучшение качества предоставления услуг

Перечень инвестиционных проектов сфере железнодорожного транспорта, которые планируются к реализации

Название проекта	Главные задачи проекта, которые будут решены при внедрении проекта, перечень ожидаемых результатов
1. Новое строительство объектов железнодорожного транспорта с электрификацией участка госграница—Овруч—Коростень—Житомир—Бердичев	Увеличение пропуска поездов в коридоре "Балтика—Черное море", перевод на более дешевые виды топлива грузовых, пассажирских и пригородных перевозкок, экономия топливно-энергетических ресурсов и затрат, повышение скорости движения поездов всех категорий на данном участке. Повышение участковых скоростей движения грузовых поездов до 20%; обеспечение роста объемов перевозок
2. Реконструкция железнодорожной колеи 1435 мм на участке Ковель—Ягодин—госграница (с Польшей) с последующей электрификацией	Совершенствование существующей инфраструктуры ж/д на направлении, создание предпосылок для обеспечения роста объемов пассажирских и грузовых перевозок, обеспечение беспересадочного пассажирского сообщения между Украиной и государствами ЕС. Увеличение объемов перевозки ориентировочно на 570—670 тыс. тонн в год и планируется дополнительное курсирование 2 пар рельсовых автобусов, за счет чего на участке Ковель—Хелм ожидается увеличение объемов перевозок на 157,7 тыс. пассажиров в год, что в сумме дает дополнительные доходные поступления 32—33 млн грн. в год
3. Внедрение пассажирского сообщения Мукачево—Чоп—Захонь (Венгрия)/Чиерна над Тисой, Словакия	Углубление социально-экономических связей Украины со странами соседями, создание условий для усиления международного экономического сотрудничества с ЕС. Реконструкция участка позволит ускорить поезда всех категорий, продолжить курсирование 3 пар пассажирских поездов в Мукачево и ожидается увеличение объемов пассажиропотока на 210,2 тыс. пассажиров в год и дополнительных доходных поступлений в 15,8 млн грн.
4. Обновление парка железнодорожных грузовых вагонов	Приобретение около 4000 грузовых полувагонов серийного производства
5. Строительство нового металлического ж/д моста (под второй путь) на 109 км перегона Кривой Рог—Кривой Рог-Западный	Строительство нового ж/д моста позволит предотвратить проблемы при реконструкции существующего моста, который по своему техсостоянию является дефектным и скорость движения поездов по которому ограничена до 40 км/ч, и увеличить пропускную способность и сократить бросовые затраты в обеспечении эксплуатационной работы данного региона

Название проекта	Главные задачи проекта, которые будут решены при внедрении проекта, перечень ожидаемых результатов
6. Проектирование и строительство стационарной тяговой подстанции ст. Раздельная	Проект определяет увеличение грузопотока и пропускной способности на участке следования ускоренного поезда "Интерсити+" и надежное электроснабжение электроподвижного состава. Значительное уменьшение эксплуатационных расходов на ж/д; повышение участковых скоростей движения грузовых поездов до 20%; обеспечение роста объемов перевозок
7. Повышение пропускной способности направления Гребенка—Полтава	Повышение пропускной способности направления и увеличение скорости движения пассажирских поездов. Увеличение пропускной способности участка позволит увеличить размер движения поездов категории "Интерсити+" на данном направлении, что позволит ускорить эти поезда до 7 мин., а пассажирские и пригородные поезда — до 30 мин. и уменьшит срок доставки грузов. Прогнозируется увеличение пассажиропотока на 380 тыс. пасс. в год и соответственно увеличение доходов на 9590 тыс. грн.
8. Реконструкция путевого развития ст. Подборцы	Увеличение скорости движения поездов по главным путям станции до 140 км/ч вследствие изменения схемы путевого развития с целью улучшения комфортности перевозки пассажиров
9. Оборудование тяговых подстанций, расположенных на III и IX панъевропейских транспортных коридорах ("критских"), средствами компенсации реактивной электроэнергии	Углубление социально-экономических связей Украины со странами-соседями, создание условий для усиления международного экономического сотрудничества с ЕС

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ И ДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО

Уменьшение травматизма и смертности на дорогах на 50% является вполне достижимым показателем для Украины

19.09.2017 г. в Мининфраструктуры Украины состоялось заседание Межведомственной рабочей группы по реформированию государственной системы безопасности дорожного движения под председательством министра инфраструктуры Украины Владимира Омеляна и народного депутата Украины Игоря Диденко. Участие в мероприятии приняли представители центральных органов исполнительной власти, делегации Европейского Союза, Всемирного банка, лидеры общественных организаций, представители Офиса поддержки реформ при Мининфраструктуры.

Министр инфраструктуры Украины заявил, что впервые правительство, парламент, международные партнеры, украинская экспертная и общественная среда имеют общую межведомственную рабочую группу и общее видение изменений в системе безопасности автодорог: "Время перейти от заявлений к действиям — все давно говорят, что необходимо уменьшить травматизм и смертность, и вот это время пришло. Сейчас у нас есть уникальный шанс изменить систему, начав реально сохранять жизни людей, ведь впервые государство выделяет средства на безопасность движения отдельной защищенной строкой — 5% от Дорожного фонда в 2018 г.".

В. Омелян подчеркнул, что госпрограмма по повышению безопасности дорог, которая сейчас разрабатывается, должна стать образцовой для Мининфраструктуры, для всех других министерств и ведомств: "Это должен быть документ нового поколения. Для Украины реально снизить травматизм и смертность не менее чем на 30% к 2020 г., а вполне реально и на 50%. И мы должны это сделать. Для этого программа должна четко соответствовать утвержденной правительством Стратегии от 14.06.2017 г., рекомендациям ЕС и Всемирного банка".

Глава министерства подчеркнул, что согласно Стратегии, действия должны фокусироваться на ключевых факторах риска: "Это и снижение скорости движения, особенно в населенных пунктах. Это мы будем достигать и инфраструктурой, и работой полиции, в частности, запуском системы автофиксации скорости. Это и улучшение инфраструктуры, особенно уязвимых участников движения — пешеходов и велосипедистов. Также это инженерная ликвидация мест концентрации ДТП и опасных перекрестков. Мы должны не ставить знаки "Внимание!", а осуществлять инженерные мероприятия на примере стран ЕС. Это и поведенческие факторы риска, в первую очередь, употребление алкоголя и неиспользование ремнями безопасности".

В. Омелян подчеркнул, что Госпрограмма должна быть завершена до конца сентября.

Рабочая группа одобрила использование индикаторов безопасности дорожного движения, которые были предложены Офисом поддержки реформ Министерства инфраструктуры. Это аналитический рабочий инструмент, разработанный в соответствии с национальной Стратегией повышения безопасности дорожного движения до 2020 г., рекомендациями Всемирного банка и ЕС. Он будет использоваться для определения приоритетности направления госинвестиций, для оценки прогресса Украины в сфере безопасности движения, для сравнения успехов Украины с другими странами Европы.

Принят за основу список индикаторов, который состоит из 46 пунктов, охватывающих ключевые сферы безопасности движения и определяющих ожидаемые результаты. Этот набор индикаторов будет опубликован для получения предложений от всех



заинтересованных сторон. Межведомственная группа планирует использовать эти индикаторы для переговоров с центральными органами исполнительной власти при формировании Государственной программы безопасности движения до 2020 г.

Обязательный техосмотр транспорта будет вводиться поэтапно

Об этом заявил замминистра инфраструктуры Ю. Лавренюк, сообщается на сайте ведомства. Он подчеркнул, что автомобили с неисправными техническими системами влияют на безопасность дорожного движения и могут привести к ДТП с травмированными или погибшими. "Это влияние может быть уменьшено, если будут введены адекватные меры по усовершенствованию системы технического осмотра. Необходимой составляющей является более четкий, прозрачный и упрощенный ряд правил для применения в автотранспортной отрасли промышленности и контрольно-исполнительными органами", — подчеркнул Ю. Лавренюк.

В настоящее время обязательный техосмотр должны проходить транспортные средства, осуществляющие коммерческие перевозки.

Со следующего года, в соответствии с положениями Женевского Соглашения 1958 г., Директив ЕС и требованиями Соглашения об ассоциации Украины с ЕС все автомобили, которые перемещаются из Украины в страны-члены ЕС, обязательно должны иметь соответствующий талон прохождения техосмотра транспортного средства. Также техосмотр будет обязательным при первой регистрации и перерегистрации транспортного средства.

"Сейчас перед нами стоит задача поэтапного введения обязательного технического осмотра. У нас уже есть соответствующие нормативно-правовые акты, которые вступают в силу в следующем году, и нам нужно качественно к этому подготовиться. Привлекаются лучшие мировые практики и эксперты. Мы хотим, чтобы технический осмотр проводили частные компании, аккредитованные НААУ, которые имеют лаборатории, достаточную материально-техническую базу и отвечают всем требованиям, установленным действующим законодательством", — отметил Ю. Лавренюк.

Примечание. *Украина отменила обязательный техосмотр для легковых автомобилей, не используемых в коммерческих целях, в 2011 г.*

Необходимо минимизировать человеческий фактор при весовом контроле транспортных средств

21.09.2017 г. под председательством замминистра инфраструктуры Юрия Лавренюка состоялось совещание по вопросам повышения безопасности движения на автодорогах Украины. В заседании приняли участие представители Мининфраструктуры, МВД, Госагентства автодорог Украины "Укравтодор", Укртрансбезопасности и Технического офиса реформ.

Участники обсудили вопросы повышения уровня безопасности движения на автодорогах, внедрения автоматического весового контроля транспортных средств и автоматического контроля скорости движения.

"Необходимо минимизировать человеческий фактор при весовом контроле транспортных средств. Действующая система не способна на должном уровне обеспечить габаритно-весовой контроль. Это глобальная работа, но надо начинать решать этот вопрос", — отметил Ю. Лавренюк.

Замминистра инфраструктуры отметил, что введение систем автоматической фиксации габаритно-весовых параметров транспортных средств наряду с автоматической фото- и видеофиксацией обеспечит повышение уровня контроля на дороге, подсчет трафика движения и будет иметь значительное положительное влияние как на сохранение автодорог, так и на обеспечение безопасности дорожного движения и сохранение человеческой жизни.

Главными преимуществами системы автоматического весового контроля являются:

— взвешивание без необходимости остановки транспортного средства или уменьшения скорости его движения;

— круглосуточный контроль движения транспортных средств;

— минимизация человеческого фактора и уменьшение коррупционных рисков;

— автоматическая фиксация нарушений с определением соответствующих параметров транспортного средства (дата, время нарушения, регистрационный номер, вес, габариты транспортного средства и т.д.).

Примечание. *Мининфраструктуры Украины и Госагентство автодорог Украины предварительно обсудили с ЕБРР и ЕИБ возможность закупки и установки 7 комплексов автоматического весового контроля транспортных средств и контроля скорости движения общей стоимостью EUR2,1 млн, из которых EUR1,5 млн на габаритно-весовые комплексы и EUR600 тыс. на программное обеспечение и оборудование. Эти комплексы будут оборудованы системой измерения веса транспортных средств (Weight in Motion, WIM).*

С 1.10.2017 г. начинается прием электронных анкет на участие в конкурсе для получения разрешений ЕКМТ

В соответствии с приказом Мининфраструктуры Украины от 26.07.2017 г. № 257, зарегистрированным в Минюсте 23.08.2017 г. под № 1051/30919, внесены изменения в Порядок проведения Конкурса и выдачи разрешительных документов ЕКМТ. Указанный приказ опубликован в официальном издании КМУ "Урядовый курьер" (№ 160 от 30.08.2017 г.) и вступил в силу с 1.09.2017 г.

С 1.10.2017 г. начинается прием электронных анкет на участие в конкурсе для получения разрешений ЕКМТ (далее — электронная анкета) для тех участников, которые прислали предварительно письмо-сообщение.

Прием электронных анкет происходит исключительно с электронных адресов, которые были указаны перевозчиками в их письмах-сообщениях. Анкеты, поступившие с других почтовых адресов, приниматься к участию в конкурсе не будут.

Электронные анкеты направляются в формате Excel на электронный адрес ekmt2018@mtu.gov.ua — только на этот адрес.

Анкеты принимаются с 1.10.2017 г. до 31.10.2017 г. (включительно).

Для удобства на сайте Министерства инфраструктуры создана возможность формирования и представления электронных анкет с помощью онлайн сервиса. Такой сервис сделает невозможным возникновение ошибок, допущенных перевозчиком при подготовке анкеты, и позволит наладить обратную связь Конкурсной комиссии с перевозчиками.

Онлайн сервис доступен по ссылке http://ekmt.mtu.gov.ua и является бесплатным.

Доступ к нему предоставляется по логину и паролю. Логин — это указанный в письме-сообщении код ЕГРПОУ предприятия, а пароль — это адрес предприятия, указанный в письме-сообщении.

Пошаговая инструкция по использованию этого онлайн сервиса изложена в видеоинструкции с подробным разъяснением каждого действия перевозчика (https://youtu.be/iZ3soFf-4cs).

За время приема анкет на сайте Мининфраструктуры будет размещен перечень анкет, поданных на конкурс.

Перевозчик может вносить изменения в созданную анкету в течение всего срока приема электронных анкет. Однако каждый раз после внесения изменений в созданной в онлайн сервисе анкете, обновленную электронную анкету нужно повторно отправлять на электронный адрес ekmt2018@mtu.gov.ua.

Фактом подачи электронной анкеты для участия в конкурсе по распределению разрешений ЕКМТ является исключительно направленное на электронный адрес ekmt2018@mtu.gov.ua электронное письмо с зарегистрированной электронной почты участника конкурса.

Регистрация и заполнение анкеты в онлайн сервисе не факт отправки электронной анкеты.

Справочные телефоны по вопросам приема электронных анкет: (044) 351-41-86, 351-41-85, 351-48-38, 524-95-32, 524-95-29.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

ПАО "Укрзализныця" приглашает пользователей услуг грузовых перевозок к обсуждению каждого этапа формирования проекта консолидированного финплана на 2018 г.

Как отметил и.о. председателя Правления общества Евгений Кравцов, такую беспрецедентную открытость перед клиентами компания демонстрирует впервые и будет в сотрудничестве с ними формировать главный финансовый документ общества.

На официальном сайте "Укрзализныци" обнародованы планы капинвестиций и ремонтов на следующий год и ведомство принимает по ним предложения от клиентов грузового сектора. Также компания просит клиентов предоставить свои предложения о необходимости включения в план капинвестиций инфраструктурных проектов, которые, по мнению пользователей услуг, не позволяют ПАО "Укрзализныця" удовлетворить их потребности в перевозках и являются сдерживающим фактором развития бизнеса.

"Мы уже в этом году открыто с участниками рынка обсуждаем тарифную и инвестиционную политику общества, представили стратегию развития "Укрзализныци" в среднесрочной перспективе, обнародовали финансово-экономические показатели и продолжим такой конструктивный диалог в ходе подготовки финплана "Укрзализныци" на 2018 г., над которым мы уже работаем", — сообщил Е. Кравцов.

Руководитель ПАО "Укрзализныця" отметил, что компания строит эффективную систему корпоративного управления, основанную на открытости, прозрачности, подотчетности и клиентоориентированности.

Предложения и комментарии по плану капинвестиций и ремонтов можно предоставлять в электронном виде на электронный адрес rizhiy@uz.gov.ua. Также компания просит продублировать данную информацию до 9.10.2017 г. в письменном виде на официальный адрес ПАО "Укрзализныця": ул. Тверская 5, г. Киев 03150.

"Укрзализныця" открыто демонстрирует клиентам логику работы автоматизированной системы распределения грузовых вагонов

И.о. председателя Правления ПАО "Укрзализныця" Е. Кравцов совместно с представителями аграрного сектора экономики 20.09.2017 г. проинспектировал работу автоматизированной системы распределения порожних грузовых вагонов-зерновозов. Сейчас автоматизированно распределяется весь рабочий парк цементовозов, крытых вагонов и зерновозов, которыми управляет филиал общества "Центр транспортной логистики".

Клиентам "Укрзализныци" — представителям Украинской зерновой ассоциации, компаний "НИБУЛОН", Cargill, Glencore и др. — железнодорожники продемонстрировали, как выполняются в автоматизированной системе все цепочки операций с грузовыми вагонами, а также обсудили с ними направления совершенствования работы системы и пожелания по сотрудничеству.

"Во взаимодействии клиент—железная дорога мы стремимся перейти в формат "партнеры". Именно поэтому мы открыты для обсуждения и поиска эффективного взаимодействия с рынком. Мы открыто демонстрируем логику работы автоматизированной системы распределения вагонов, чтобы клиенты и общество видели, как она работает с реальным парком подвижного состава. В частности, с начала сентября уже осуществлено с ее помощью более 21 тыс. отправлений зерновозов. Более прозрачной системы



распределения вагонов нет на пространстве колеи шириной 1520 мм. Благодаря ей мы получаем полную информацию — от формирования заказа до каждого действия оператора. Ранее все операции невозможно было отследить, что приводило к злоупотреблениям. Мы усиливаем контроль и имеем четкие и прозрачные критерии распределения вагонов. Мы устраняем ручные рычаги влияния на распределение вагонов и рассчитываем на поддержку транспортного рынка", — отметил Е. Кравцов.

За период с 1.09.2017 г. в автоматизированной системе осуществлены также более 4 тыс. отправлений цементовозов и 2,2 тыс. отправлений крытых вагонов. Сейчас три вида подвижного состава распределяются автоматизированно. И.о. председателя Правления ПАО поставил задачу специалистам "Укрзализныци", чтобы до конца т.г. обеспечить возможность автоматизированно распределять также парк полувагонов. Первая очередь запланирована на ноябрь.

Разработчики автоматизированной системы отметили, что вагоны между клиентами распределяются пропорционально, в соответствии с заказами. Она работает в едином информационном пространстве с автоматизированными системами "Месплан" и "Клиент". Через АС "Месплан" пока из автоматизированной системы распределения вагонов клиенты получают информацию о состоянии удовлетворения их заказов, в т.ч. о количестве отправленных в их адрес вагонов и их номерах. К тому же автоматизированная система упрощает работу сотрудников станций из-за полноты данных. По словам разработчиков, перечень критериев, по которым распределяются порожние вагоны между клиентами, будет увеличиваться. Сейчас к ним относятся минимальное расстояние порожнего пробега от места выгрузки до следующей погрузки, минимальное время ожидания погрузки и др., что позволяет эффективнее использовать парк грузовых вагонов.

Диспетчер в автоматизированной системе видит одновременно и количество заказов от клиентов, и количество имеющихся порожних вагонов на станциях, где они находятся. Система позволяет быстро оформить перевозочный документ на пересылку вагона в адрес клиента-заказчика.

Функционал системы будет расширяться, чтобы уменьшить оборот вагонов и порожний пробег, усовершенствовать критерии распределения вагонов и ускорить время выполнения операций. Руководитель ПАО "Укрзализныця" по желанию зернотрейдеров поручил предусмотреть в автоматизированной системе возможность формировать маршрутные отправки. Также и.о. председателя Правления призвал клиентов совершенствовать логистику и инвестировать в развитие собственной инфраструктуры (перегрузочные комплексы, элеваторы и т.п.).

На Приднепровской железной дороге состоялась научно-практическая конференция по вопросам актуализации перевозочного процесса

Представители ПАО "Укрзализныця", его региональных филиалов, научных учреждений железнодорожного транспорта обсудили пути формирования эффективной модели перевозочного процесса в условиях реформирования отрасли и демонополизации рынка ж/д перевозок на научно-практической конференции по вопросам актуализации перевозочного процесса.

В частности, на конференции речь шла о совершенствовании системы диспетчерского управления ж/д перевозками путем создания разноуровневых центров управления движением, внедрении технологии обслуживания грузопотока на удлиненных тяговых плечах, введении автоматизированной системы управления пересылкой порожних вагонов, инновациях в сфере информационных технологий, централизованной системе разработки графика движения поездов и т.п.

Поднятые на конференции вопросы актуализации перевозочного процесса рассматривались ее участниками комплексно, одновременно с неотложными темами смежных бизнес-вертикалей. Так, обсуждение проблем в сфере грузовых перевозок и логистики было сопряжено с рассмотрением вопросов развития инфраструктуры, тяги, производства и сервиса, состояние которых напрямую влияет на эффективность перевозочного процесса.

Как отметил директор по стратегическому развитию и инвестиционной политике ПАО "Укрзализныця" Антон Саболевский, изучив опыт реформирования ведущих железных дорог мира, компания пока последовательно выстраивает новую структуру железнодорожной отрасли, понятную государству, инвесторам, клиентам и рядовым гражданам. "Новая структура, а также современные принципы деятельности "Укрзализныци" позволят уже в ближайшей перспективе избавиться от всего, что тормозит развитие отрасли, лишает ее инвестиционной привлекательности, вывести на новый уровень предоставления услуг, отношения к клиентам и собственному персоналу", — отметил А. Саболевский.

Участники научно-практической конференции со своей стороны рассказали о тех структурных изменениях, которые произошли в хозяйстве перевозок и подчиненных ему подразделениях в процессе реформирования железнодорожной отрасли, а также о проблемных вопросах, которые пришлось им решать и которые еще требуют решения.

"Укрзализныця" налаживает диалог с производителями материалов для верхнего строения пути

"Укрзализныця" работает над усовершенствованием тендерной документации, сокращением сроков расчетов за поставленную продукцию и рассматривает возможность пересмотра размера гарантийного обеспечения торгов. Об этом во время совещания с производителями продукции для верхнего строения пути и представителями СБУ и НАБУ сообщил и.о. председателя Правления ПАО "Укрзализныця" Е. Кравцов.

Руководитель "Укрзализныци" призвал производителей продукции для строительства колеи активно участвовать в тендерах, которые объявляет ПАО. По

словам Е. Кравцова, пока компания оказалась в ситуации, когда она не может в полном объеме ремонтировать существующие пути и строить новые. Это связано с тем, что в тендерах, которые проводит "Укрзализныця" по закупке продукции для железнодорожной инфраструктуры, участвуют не сами производители, а посредники, которые выходят на торги с ценами, которые почти вдвое выше реальной стоимости продукции самих производителей.

Также ситуацию осложняет и то, что компании — так называемые "прокладки" — блокируют торги из-за жалоб в АМКУ и затягивают сроки их проведения, а тем самым и поставки. Это может негативно влиять на безопасность движения и операционную деятельность перевозчика.

"Нужен механизм, по которому можно удовлетворить интересы украинских производителей и обеспечить "Укрзализныце" стабильные поставки продукции по справедливым ценам. Мы рассматриваем возможность заключения прямых договоров по переговорной процедуре, а также применять специальные процедуры закупок, если это позволяет законодательство. Для нас важны обоснована, не завышена ли цена продукции и ее безупречное качество — это те критерии, которые являются определяющими", — отметил Е. Кравцов.

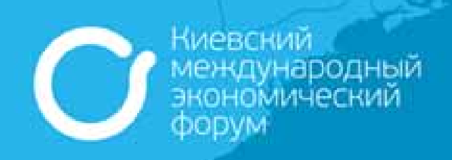
Он также предложил рассмотреть возможность заключения долгосрочных контрактов с производителями продукции. Также и.о. председателя Правления ПАО "Укрзализныця" призвал представителей правоохранительных органов проверить возможность сговора участников торгов.

Правоохранители поддержали инициативы "Укрзализныци" относительно прямого сотрудничества с производителями продукции.

Во время совещания железнодорожники отметили, что ожидают от Минэкономразвития разработки порядка заключения рамочных договоров, которые могли бы стать эффективным инструментом для прямого сотрудничества с производителями.

Справка. *Сейчас "Укрзализныця" обеспечена материалами для верхнего строения пути (рельсы, скрепления, стрелочные переводы, подкладки, накладки и др.) только на 18% от годовой потребности. Это не позволяет ремонтировать железнодорожную сеть в запланированных объемах и в соответствии с установленными сроками. К тому же в холодное время года путевые работы не ведутся, что обостряет необходимость своевременной поставки материалов и запчастей для железнодорожной инфраструктуры.*







УКРАИНА И МИР В НОВОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ РЕАЛЬНОСТИ: КАК РЕАГИРОВАТЬ НА ИЗМЕНЕНИЯ И НЕ УПУСТИТЬ ВОЗМОЖНОСТИ

Новые вызовы для Украины, которые несут тектонические изменения в мировой экономике и политике, станут главным фокусом четвертого Киевского международного экономического форума.

5—6.10.2017 г. в столице пройдет четвертый Киевский международный экономический форум (КМЭФ) — одно из самых масштабных бизнес-мероприятий года в Украине. Форум уже четвертый год подряд соберет вместе в Киеве экономистов с мировым именем, иностранных и отечественных лидеров мнений, бизнесменов, государственных деятелей, представителей ведущих международных компаний и инвестиционных фондов, политиков и дипломатов, чтобы обсудить ключевые вопросы для украинской экономики. Учитывая постоянный рост количества участников и спикеров форума, в этом году КМЭФ изменит свою локацию на более просторный конгрессно-выставочный центр «Парковый».

Лейтмотивом КМЭФ-2017 станут вызовы, которые несет новая экономическая реальность Украины как неотъемлемой участницы мирового сообщества. Основное внимание будет уделено трем глобальным трендам, поставившим под угрозу размеренный ход событий в мировой политике, бизнесе и практически в жизни каждого человека.

Вестниками первого тренда стали итоги выборов в США и Brexit. Они продемонстрировали, что страны, которые были драйверами глобализации, начали менять вектор своего развития на противоположный — на защиту собственных экономик, на развитие собственной промышленности и создание рабочих мест внутри страны.

Бурный технологический прогресс привел ко второму тренду — непредсказуемо быстрому развитию цифровой экономики. Компании из этой сферы получают огромные финансовые и информационные ресурсы и становятся более мощными и влиятельными, чем целые страны.

Третий тренд — так называемая инклюзивная глобализация. Благодаря развитию цифровой экономики малый и средний бизнес получил возможность стать глобальным, его влияние на мировую экономику становится все более ощутимым. Этот тренд открывает новые возможности для развития украинского малого и среднего бизнеса, который может интегрироваться в международные сети добавленной стоимости.

«Новая экономическая реальность вынуждает компании и государства отказываться от старых неэффективных решений и искать новые ответы на глобальные вопросы. Смогут ли страны вовремя отреагировать на изменения, чтобы не допустить разрушительных кризисов? Как эффективно использовать имеющиеся ресурсы и новые технологии для развития? Вообще, какое будущее ожидает мир и Украину? И что нашей стране нужно сделать в первую очередь для улучшения своих позиций на мировом рынке? Ответы на эти вопросы предложат экономисты, бизнесмены и политики в ходе дискуссий на КМЭФ-2017», — комментирует **Юрий Пивоваров**, председатель оргкомитета Киевского международного экономического форума.

Во время мероприятия гости и участники смогут непосредственно пообщаться с известными экономистами, влиятельными представителями государственного и финансового секторов. В работе КМЭФ-2017 примут участие представители правительств Украины и других стран, члены Еврокомиссии, топ-менеджеры ЕБРР и ЕИБ, владельцы компаний, генеральные директора компаний. В рамках форума состоится 20 панельных дискуссий и 10 круглых столов, на которых будут обсуждаться вопросы сотрудничества и инвестиций в таких секторах, как хай-тек, строительство, агропромышленный комплекс, энергоэффективность, машиностроение. Новинкой форума станет интерактивная экспозона отечественных и иностранных хай-тек-проектов.

На первом КМЭФ, состоявшемся в 2014 г., были обозначены контуры структурных реформ, которые необходимы нашей стране для экономического прорыва. В ходе КМЭФ-2015 эксперты определили самые действенные инструменты для этого прорыва. Главным выводом форума стал совет Украины не отдавать экономику в жертву свободного рынка, а целенаправленно управлять страной с помощью треугольника «власть — бизнес — общество».

Третий форум, который в октябре 2016-го собрал 85 спикеров из 20 стран мира, 190 представителей СМИ и более 800 гостей, был посвящен стратегическим вопросам: как привлечь в Украину инвестиции и как стране стать частью глобального процесса Четвертой промышленной революции.

За новостями КМЭФ можно следить на сайте форума www.forumkyiv.org и на его официальной странице в Facebook.

***Киевский международный экономический форум (Kyiv International Economic Forum, KIEF)** — постоянно действующая площадка для формирования стратегии экономического развития Украины. Ориентирована на организацию диалога экспертов, бизнеса и власти, заимствование лучшего мирового опыта, создание «дорожной карты» развития и содействие конвертации идей в реальные действия. www.forumkyiv.org*









Вторая конференция

Экспорт зерна из Украины

2 ноября 2017, г. Киев, отель «Алфавито»

Ключевые темы

- Аграрная политика Украины и ее влияние на развитие экспортной торговли зерном
- Украинский рынок зерна в 2017/18 МГ: основные тренды и факторы влияния
- Результаты первых месяцев экспортного сезона–2017/18: украинские реалии
- Россия & Украина на мировом рынке зерна: конкуренция усиливается
- Тенденции мирового рынка зерна в 2017/18 МГ
- Торговая политики ключевых игроков мирового рынка зерна и ее влияние на торговлю в зерновом сезоне–2017/18
- Ценовые тренды зернового сезона–2017/18
- Торговые стратегии при экспорте зерна 2017 года
- Проблемы экспорта зерна, связанные с фитосанитарным состоянием и качеством зерна
- Экспортная инфраструктура и логистика сезона: цепочка нерешенных проблем

Организатор



При поддержке





КОНТАКТЫ

+380 562 320795 (многоканальный), +380 562 321595

Екатерина Панасенко (доб. 113) event@apk-inform.com

Елена Чередниченко (доб. 200) chief_editor@apk-inform.com

Украинские и литовские таможенники усилят сотрудничество

Сотрудничество в сфере противодействия таможенным правонарушениям, реформ в таможенной сфере и перспективные направления сотрудничества таможенных служб обсуждались во время встречи и.о. председателя ГФСУ М. Продана с генеральным директором Таможенного департамента при Министерстве финансов Литовской Республики Арунасом Адоменасом, которая состоялась 19.09.2017 г. в ГФСУ.

М. Продан поблагодарил литовских коллег за помощь в реформировании ГФСУ в рамках проекта Twinning "Поддержка Государственной фискальной службы Украины в развитии элементов интегрированного управления границами" и экспертную поддержку в процессе присоединения Украины к международной транзитной системе NCTS.

"Проект Twinning сегодня один из самых положительных и результативных проектов, наработки которого мы широко используем во многих процессах реформирования таможенной сферы. Для нас очень важен опыт и экспертная помощь наших коллег по приведению деятельности таможенной службы в соответствие с европейской практикой", — подчеркнул и.о. председателя ГФСУ.

В частности, украинских таможенников интересовал опыт литовских коллег по внедрению в Украине института уполномоченного экономического оператора и перспективы присоединения к NCTS, а также модернизация таможенных органов, внедрение электронного декларирования, оснащение пунктов пропуска современными техническими средствами таможенного контроля.

М. Продан подчеркнул, что именно законопроекты об уполномоченном экономическом операторе и присоединение Украины к международной транзитной системе NCTS, которые сейчас находятся на рассмотрении в ВР, были совместно наработаны ГФСУ с коллегами из других стран в рамках проекта Twinning.

Стороны также обсудили ситуацию, которая сложилась в Украине в связи с пребыванием на ее территории значительного количества транспортных средств, которые были ввезены в режимах "временного ввоза" и "транзита", в т.ч. и с литовской регистрацией.

Так, в целом в Украине с нарушением таможенного законодательства находится почти 64 тыс. автомобилей с иностранной регистрацией.

Только за 7 месяцев т.г. таможнями было выявлено почти 15,5 тыс. нарушений таможенных правил на сумму 1 млрд грн. Это составляет 70% от общего количества протоколов, составленных в отношении граждан в 2017 г.

В связи с этим представители ГФСУ и Таможенного департамента при Министерстве финансов Литовской Республики договорились рассмотреть возможности использования украинскими таможенниками открытых источников информации Литовской Республики для оперативного получения официальной информации о регистрации транспортных средств.

Генеральный директор Таможенного департамента при Министерстве финансов Литовской Республики Арунас Адоменас в свою очередь подчеркнул значительный прогресс, которого достигла ГФСУ в процессе реформирования таможенного направления, в частности, электронизации процессов, и заверил в поддержке действий украинских таможенников по противодействию таможенным правонарушениям и готовности к дальнейшему эффективному сотрудничеству, сообщает пресс-служба ГФСУ.

За нарушение законодательства по вопросам государственного таможенного дела доначислено 153,6 млн грн.

За январь—август 2017 г. подразделениями таможенного аудита ГФСУ проведено 339 документальных проверок на соблюдение законодательства Украины по вопросам государственного таможенного дела. За указанный период доначислено денежных обязательств на 153,6 млн грн. Из них 89,3 млн грн., или 58,1% от начисленных сумм — согласовано, в бюджет уже уплачено 14,2 млн грн.

Дополнительно проведено 15 проверок, назначенных в соответствии с уголовно-процессуальным законодательством, по результатам которых доначислено 1,619 млн грн. налоговых обязательств.

Динамика проведенных проверок по сравнению с показателями за аналогичный период предыдущих лет свидетельствует как об увеличении количества проверок более чем в 1,5 раза, так и о расширении направлений выявленных нарушений. Для сравнения: за 8 месяцев 2015 г. была проведена 221 проверка, 2016 г. — 213.

В частности, удельный вес доначисленных сумм в разрезе выявленных нарушений составляет:

— 31% — занижение таможенной стоимости товаров (47,2 млн грн.);

— 50% — нарушение требований таможенных режимов (75,7 млн грн.);

— 9% — нарушение требований правил классификации товаров в соответствии с ТН ВЭД (13,4 млн грн.);

— 4% — неправомерное применение льгот (5,5 млн грн.);

— 6% — другие нарушения таможенного законодательства (8,6 млн грн.).

Активизация работы в направлении таможенного аудита достигнута за счет повышения эффективности взаимодействия, налаживания обмена информацией с департаментами таможенного направления.

В частности, только в 2017 г. по полученной информации от департаментов администрирования таможенных платежей и организации противодействия таможенным правонарушениям, которая свидетельствовала о признаках нарушения таможенного законодательства, подразделениями таможенного аудита проведено 167 проверок, по результатам которых доначислено 93,8 млн грн.

Выявленные нарушения касались правил классификации товаров в соответствии с ТН ВЭД, определения страны происхождения (недействительность

сертификатов о происхождении), недекларирования составляющих таможенной стоимости и нарушения требований таможенных режимов.

По представлению Департамента аудита к 13 субъектам хозяйствования Министерством экономического развития и торговли Украины были применены специальные санкции — индивидуальное лицензирование ВЭД, предусмотренное ст. 37 Закона Украины от 16.04.1991 г. № 959-XII "О внешнеэкономической деятельности".

К ТЕМЕ:

Таможнями Украины разоблачены нарушения таможенных правил на 1,2 млрд грн.

По состоянию на 25.09.2017 г. таможнями ГФСУ возбуждено более 23 тыс. дел о нарушении таможенных правил на общую сумму 1,2 млрд грн. По сравнению с соответствующим периодом 2016 г. количество возбужденных дел выросло почти на 39%. Так, в течение почти 9 месяцев 2016 г. было возбуждено 16,7 тыс. дел на 1,6 млрд грн.

Из общего количества дел, возбужденных в т.г., более 5 тыс. — это те дела, по которым реально изъяты предметы правонарушений на 519 млн грн. По результатам международного взаимодействия возбуждено 502 дела на 550 млн грн.

Чаще всего таможенные правила нарушали при перемещении промышленных товаров, сырья и материалов. Общая стоимость изъятого товара составляет 379 млн грн.

Продовольственных товаров и сельхозпродукции изъято на 42 млн грн., валюты — на общую сумму 53 млн грн., транспортных средств — на 38 млн грн.

За указанный период таможнями ГФСУ в полном объеме рассмотрено 14 тыс. дел, по результатам которых наложено 383 млн грн. штрафов. В суд передано почти 5,9 тыс. дел о нарушении таможенных правил на 1 млрд грн.

Также вынесено почти 5 тыс. постановлений о наложении административного взыскания, по результатам которых наложено штрафов почти на 348 млн грн. Судами принято решение о конфискации товаров на 362 млн грн., сообщает пресс-служба ГФСУ.

В пункте пропуска Новая Гута—Новые Яриловичи на белорусско-украинской границе внедряется автоматизированная система интеллектуального видеоконтроля

Первое заседание Совета управления Проектом создания автоматизированной системы интеллектуального видеоконтроля в международном автомобильном пункте пропуска для автомобильного сообщения Новая Гута—Новые Яриловичи на белорусско-украинской границе (проект ИВКО) недавно состоялось в Минске (Беларусь).

Целью проекта, который финансируется ЕС в рамках Флагманской Инициативы "Восточное партнерство", является поддержка Украины и Беларуси в повышении уровня законной торговли, трансграничного сотрудничества и общей безопасности на общей границе.

По словам директора департамента материального обеспечения и развития инфраструктуры ГФСУ А. Рахуба, во время заседания подчеркивалась необходимость продолжения работы по усилению госграницы между Украиной и Республикой Беларусь, ее обустройстве, оснащении современным инженерным оборудованием.

"В результате успешной реализации проекта ИВКО новая система видеоконтроля, а также модернизированная система ПРИНЕКС по обмену информацией между таможенными органами Беларуси и Украины будут установлены и начнут полноценную работу в крупнейшем международном пункте пропуска на белорусско-украинской границе", — подчеркнул А. Рахуба.

Он отметил, что реализация проекта приведет к уменьшению времени ожидания на границе, увеличению грузопотока и поможет таможенным службам минимизировать риски контрабанды. Кроме того, создаются благоприятные условия для законного транзита товаров через границу двух стран, развития трансграничного сотрудничества, повышения конкурентоспособности приграничных регионов, торговли, свободы перемещения лиц, товаров и транспортных средств через белорусско-украинскую границу.

Во время первого заседания был согласован состав Совета управления проектом ИВКО, созданы группы управления проектом.

Также обсуждались вопросы регистрации проекта ИВКО в Украине и Республике Беларусь, прохождения конкурса на должность внешнего эксперта проекта ИВКО, согласования сроков и календарного плана работ по проекту.

Справка. *Проект создания автоматизированной системы интеллектуального видеоконтроля в международном автомобильном пункте пропуска для автомобильного сообщения Новая Гута—Новые Яриловичи на белорусско-украинской границе (проект ИВКО) финансируется ЕС в рамках Флагманской Инициативы Восточное партнерство. Восточный регион соседства ЕС.*

Страны-бенефициары — Беларусь и Украина.

Заказчиком выступает Международная организация по миграции (МОМ), Представительство в Минске, Беларусь.

Стоимость проекта составляет EUR800 тыс. на условиях софинансирования, Украина выделяет EUR75 тыс., Беларусь — EUR72,6 тыс.

Срок реализации — 24 месяца.

Остановка тендеров на закупку сканирующих систем останавливает процесс оснащения пунктов пропуска

Отменив торги на закупку сканеров для оснащения пунктов пропуска, АМКУ пошел на беспрецедентный шаг. Об этом заявил и.о. председателя ГФСУ М. Продан, добавив, что завершение тендерных процедур и закупка систем вывела бы на качественно новый уровень контроль и принесла бы дополнительные миллиарды гривен в бюджет страны.

"Отмена тендеров на закупку сканеров фактически стала остановкой этого процесса. Дополнительные





миллиарды могли бы быть направлены на повышение боеспособности армии, на социальные программы", — отметил М. Продан.

Для проведения закупок сканеров ГФСУ было объявлено два тендера. По одному осуществлялось приобретение 2 сканирующих систем стационарного типа для осмотра грузовых автотранспортных средств и контейнеров ожидаемой стоимостью закупки более 169 млн грн. (процедура начата 22.06.2017 г., на участие в торгах было подано 6 тендерных предложений) и по второму — 4 таких систем стоимостью почти 339 млн грн. (процедура начата 4.07.2017 г., подано 8 предложений).

В рамках открытых торгов были обработаны все тендерные предложения, поданные участниками. По первому тендеру все предложения были отклонены на основании абзаца второго пункта 1 и/или п. 4 ч. 1 ст. 30 Закона "О публичных закупках", а именно: в связи с несоответствием предоставленных участниками предложений требованиям тендерной документации.

По второму — из восьми участников допущены тендерные предложения двух.

По словам М. Продана, объективной причины для отмены второго тендера нет.

Однако оба решения тендерного комитета ГФСУ были обжалованы одним из допущенных участников торгов. На основании жалоб этой компании тендеры были заблокированы.

Хотя по первому тендеру административной коллегией АМКУ принято решение о прекращении рассмотрения жалобы данного предприятия, и в соответствии с законом система электронных закупок должна автоматически обнародовать принятые органом обжалования решения на веб-портале Уполномоченного органа. На сегодня статус жалобы в электронной системе закупок не изменился и остался "Ожидает принятия к рассмотрению", а процедура закупки на сегодня имеет статус "Заблокировано".

По второму тендеру рассмотрение жалобы предприятия было назначено на 14.09.2017 г. В то же время решение коллегии, по которому ГФСУ обязано отменить процедуру закупки, было принято на день раньше, т.е. 13.09.2017 г. При этом в решении не отмечалось основание, по которому необходимо было отменить торги, что делает невозможным исполнение указанного решения в связи с тем, что при опубликовании сообщения об отмене торгов на веб-портале уполномоченного органа заказчик должен обязательно выбрать из списка основание для отмены торгов.

Стоит отметить, что предприятие, на основании жалоб которого были отменены закупки, требовало отклонить тендерное предложение одного из участников, что привело бы к сужению круга предложений к одному производителю.

"В мире существует три основных производителя техники, которую пытается закупить ГФСУ, — компании из Великобритании, Франции и США. Все предложения компаний были проработаны, все три были привлечены к участию в тендере. Но жалобу, которую использовали для отмены торгов, представил не производитель, а неизвестная фирма из офшорной зоны", — подчеркнул М. Продан.

Он также отметил, что блокирование оснащения пунктов пропуска снизит результативность работы таможенников по предотвращению попадания на таможенную территорию Украины контрабандных товаров.

"Страна может добиться успеха, когда власть работает как единая команда, когда у всех членов этой команды есть общая цель. Так должно быть и в Украине", — отметил глава ГФСУ.

Т.о., учитывая отмену второго тендера, ГФСУ вынуждена обратиться в суд для принятия соответствующего решения. На сегодня уже подготовлен иск на неправомерные, как полагают в службе, действия АМКУ, сообщает пресс-служба ГФСУ.



ПЛАНИРОВАНИЕ ПОРТОВОЙ ЛОГИСТИКИ





Направления:

Проект «Единое окно - локальное решение»



Белгород-Днестровский морской порт


Бердянский морской порт


Черноморский морской порт


Измаильский морской порт


Мариупольский морской порт

Разработка, внедрение и сопровождение программного обеспечения

Оказание услуг по обслуживанию программно-аппаратного комплекса Клиента

ИНФОРМАЦИОННАЯ СИСТЕМА ПОРТОВОГО СООБЩЕСТВА

- ЭКСПЕДИТОРЫ
- АДМИНИСТРАЦИИ ПОРТОВ
- ПРАВО-ОХРАНИТЕЛЬНЫЕ ОРГАНЫ
- НАЗЕМНЫЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ
- МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ
- ГРУЗОВЫЕ КОМПЛЕКСЫ
- ПОРТОВЫЕ ОПЕРАТОРЫ
- МОРСКИЕ АГЕНТЫ
- ГРУЗО-ВЛАДЕЛЬЦЫ
- ГОСУДАРСТВЕННЫЕ КОНТРОЛИРУЮЩИЕ ОРГАНЫ

Партнеры:



















Преимущества:



Ответственность
Команда с профильным образованием и многолетним опытом работы в сфере IT.



Опыт
Знание специфики и создание ПО для мультимодальных перевозок и складских площадок для всех видов грузов.



Комплексность
Создание ПО для системы ИСПС. Внедрение и адаптация продукта под каждого пользователя.

Контакты:

Одесса, Таможенная площадь, 1а

+38 (048)7-376-376
+38 (048) 737-70-80 (круглосуточно)
+38 (050) 395-90-90 (круглосуточно)

info@ppl33-35.com
support@ppl33-35.com

Цены на светлые нефтепродукты на 29.09.2017 г. (с учетом НДС)

Средний опт, грн./т. Условия поставки: FCA

Цена	А-76	А-92	А-95	ДТ
Минимальная	н/п	28800	29900	24700
Максимальная	н/п	30600	31500	25400
Средняя	н/п	29433	30700	25050

н/п — нет предложений

Мелкий опт, грн./л

Цена	А-76	А-92	А-95	ДТ
Минимальная	—	21,60	22,43	21,10
Максимальная	—	24,50	25,50	23,00
Средняя	—	22,69	23,57	22,09

Розничная торговля, грн./л

Цена	А-76	А-92	А-95	ДТ
Минимальная	22,00	21,00	22,00	20,50
Максимальная	23,50	27,49	28,49	27,29
Средняя	23,21	25,38	26,14	23,45

Изменение средней цены за период 22—29.09.2017 г., %

Показатели	А-76	А-92	А-95	ДТ
Средний опт	—	+0,45	+0,16	+4,12
Мелкий опт	—	+0,13	-0,13	+8,07
Розница	+3,99	+4,23	+4,02	+4,55

По данным Энергобизнеса

Средние цены 1 л топлива по регионам Украины на 2.10.2017 г., грн.

	А-98	А-95+	А-95	А-92	ДТ	ДТ+	Газ
Винница	31,49	26,90↓	25,93↓	25,19↓	23,25↓	25,99	13,25↓
Луцк	30,20	27,27↓	26,03↓	25,35↓	23,38↓	25,99	13,54↓
Днепр	29,78	26,92↓	26,01↓	25,28↓	23,35↓	25,99	13,33↓
Донецк	31,49	27,38↓	26,27↓	25,54↓	23,65↓	25,99	13,67↓
Житомир	29,73↓	26,97↓	26,09↑	25,36	23,28↓	25,46	13,17↓
Закарпатье	30,20	27,03↓	26,04↓	25,33↓	23,47	25,99	13,48↓
Запорожье	30,20	27,42↑	26,16↑	25,51↑	23,59↓	25,99↑	13,31↓
Ивано-Франковск	31,49	27,07↓	26,17↓	25,41↓	23,50↓	25,99	13,55↓
Киев	30,43↓	27,37↓	26,20↑	25,43	23,49↓	25,46	13,26↓
Кропивницкий	30,20	27,27↑	26,15↑	25,48↑	23,42↑	25,99	13,36↓
АР Крым (рубли)	45,90	33,80	41,99	38,99	39,70	-	-
Луганск	31,49	27,50↓	26,31↓	25,54↓	23,62↓	25,59↑	13,84↓
Львов	30,20	27,47↓	26,27↑	25,54↑	23,55	25,99	13,59↓
Николаев	31,22	27,41↓	26,34↓	25,63↓	23,60↓	25,99	13,51↓
Одесса	29,99	27,01↓	26,06↑	25,34	23,32↓	25,99	13,51↓
Полтава	28,53	26,96↓	25,73↓	24,94↓	22,97↓	25,99	13,32↓
Ривне	30,20	27,18↓	26,18↑	25,52↓	23,42↓	25,99	13,37↓
Сумы	30,20	27,16↓	26,00↓	25,30↓	23,30↓	25,99	13,38↓
Тернополь	31,49	27,45↓	26,11↓	25,45↓	23,41↓	25,99	13,60↓
Харьков	29,58	26,86↓	25,93↑	25,14↑	23,27	25,81	13,33↓
Херсон	31,22	27,24↓	26,31↑	25,55↑	23,64↑	25,99	13,69↓
Хмельницкий	31,24	27,28↓	26,21↑	25,52↑	23,57↑	25,99	13,24↓
Черкассы	28,15	27,64↑	26,31↑	25,63↑	23,58↑	25,99	13,24↑
Чернигов	30,14↓	27,06↓	26,24↑	25,58↑	23,44↓	25,46	13,39↑
Черновцы	31,49	27,27↓	26,27↓	25,60↓	23,57↓	25,99	13,31↓

По данным Avtomaniya.com



Средняя розничная цена 1 л топлива в странах мира на 2.10.2017 г.

Страны	Валюта	А-95	А-98	Дизтопливо
Албания	ALL	172,00	—	169,00
Андорра	EUR	1,078	1,138	0,918
Аргентина	ARS	—	—	18,157
Армения	AMD	400,00	420,00	360,00
Австрия	EUR	1,179	1,332	1,098
Беларусь	EUR	0,547	—	0,564
Бельгия	EUR	1,402	1,480	1,337
Босния и Герцеговина	BAM	2,15	2,25	2,10
Бразилия	BRL	3,87	—	3,14
Болгария	BGN	2,09	2,35	2,10
Чили		764	784	495
Хорватия	HRK	9,33	9,93	8,85
Чехия	CZK	29,65	32,07	28,13
Дания	DKK	10,59	10,82	8,79
Эстония	EUR	1,189	1,229	1,189
Финляндия	EUR	1,444	1,515	1,252
Франция	EUR	1,375	1,448	1,255
Грузия	GEL	2,19	2,29	1,99
Германия	EUR	1,358	1,507	1,154
Греция	EUR	1,447	1,689	1,227
Венгрия	HUF	343,00	—	380,00
Ирландия	EUR	1,359	—	1,229
Италия	EUR	1,558	—	1,391
Япония	JPY	145,20	135,20	113,40
Казахстан	KZT	150,00	164,00	129,00
Латвия	EUR	1,088	1,087	0,969
Литва	LTL	1,155	1,224	1,054
Люксембург	EUR	1,184	1,243	0,985
Македония	MKD	63,00	64,50	48,00
Мексика	MXN	17,74	—	16,81
Молдова	MDL	17,39	17,98	15,20
Черногория	EUR	1,250	1,320	1,110
Нидерланды	EUR	1,649	1,745	1,327
Норвегия	NOK	16,17	17,16	14,95
Перу	PEN	3,51	3,77	2,65
Польша	PLN	4,59	4,91	4,34
Португалия	EUR	1,500	1,545	1,297
Румыния	RON	4,60	4,78	4,69
РФ	RUB	40,79	—	38,37
Сербия	RSD	141,90	—	146,40
Словакия	EUR	1,120	—	1,000
Словения	EUR	1,279	1,360	1,195
Испания	EUR	1,205	1,345	1,112
Швеция	SEK	13,72	14,32	13,75
Швейцария	CHF	1,432	1,530	1,570
Турция	TRY	5,28	5,30	4,62
Украина	UAH	25,65	26,78	22,99
Великобритания	GBP	1,188	1,275	1,199
США	USD	0,696	—	0,737
Уругвай	UYU	45,90	47,60	38,50

По данным International Road Transport



Динамика цен на реактивное авиатопливо по состоянию на 22.09.2017 г.

	Удельный вес в цене	Центов/галлон	$/баррель	$/т	Изменение, %			
					по сравнению с 2000 г., (2000 = 100%)	за неделю	за месяц	за год
Мировая цена	100%	169,7	71,3	561,9	194,8	0,02%	10,3%	25,0%
Азия и Океания	22%	166,2	69,8	551,6	199,5	2,9%	12,2%	24,5%
Европа и СНГ	28%	170,9	71,8	565,6	193,4	1,5%	11,1%	26,0%
Ближний Восток и Африка	7%	163,4	68,6	541,3	204,9	1,8%	10,9%	24,6%
Северная Америка	39%	171,1	71,9	567,8	191,1	-2,6%	8,8%	24,8%
Латинская и Центральная Америка	4%	176,8	74,2	571,6	205,6	-1,5%	8,2%	23,2%

По данным IATA

Цены на бункерное топливо по состоянию на 2.10.2017 г. ($/т)

Порт	IFO 380		IFO 180		MGO	
	цена	индекс	цена	индекс	цена	индекс
Африка						
Кейптаун	—	—	377,0	-1,0	573,0	-2,0
Фуджейра	337,0	-2,0	385,0	-5,0	590,0	+7,5
Лас Пальмас	342,0	-4,0	363,0	+2,0	563,0	+3,0
Азия и Океания						
Буссан	365,0	0,0	380,0	0,0	535,0	0,0
Каошинг	377,0	+3,0	382,0	+3,0	618,0	+5,0
Сингапур	338,5	-7,5	365,0	-10,0	520,0	-5,0
Южная Америка						
Маракайбо	325,5	-1,0	362,0	-1,0	579,0	-3,5
Рио-де-Жанейро	367,5	0,0	399,0	0,0	711,5	0,0
Сантус	362,5	0,0	394,0	0,0	724,5	0,0
Северная Америка						
Хьюстон	315,0	+2,5	380,0	-1,5	555,0	+7,5
Новый Орлеан	325,0	-1,5	375,0	-1,5	540,0	+5,0
Европа						
Антверпен	319,5	-4,5	345,5	-6,0	516,0	-9,0
Стамбул	347,0	-4,0	361,0	-3,5	568,5	-2,5
Пирей	343,5	-2,0	363,0	-3,0	552,0	-4,0
Роттердам	319,5	-4,5	345,5	-6,0	516,0	-9,0

По данным Bunkerindex.com

IV СПЕЦІАЛІЗОВАНА ВИСТАВКА



22-24 ЛИСТОПАДА

ОДЕСА · МОРВОКЗАЛ

ВУЛ. ПРИМОРСЬКА, 6

ВИСТАВКА ПРОХОДИТЬ ЗА ПІДТРИМКИ



МІНІСТЕРСТВО АГРАРНОЇ ПОЛІТИКИ
ТА ПРОДОВОЛЬСТВА УКРАЇНИ

КООРДИНАЦІЙНИЙ ЦЕНТР З ІННОВАЦІЙНОГО
РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНОГО СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОГО
ТА АВТОТРАНСПОРТНОГО МАШИНОБУДУВАННЯ














ВАЖЛИВІ РОЗДІЛИ ВИСТАВКИ:

- Аграрна логістика
- Транспорт та техніка для перевалки зернових вантажів
- Елеватори та обладнання

МЕДІА-ПАРТНЕРИ













ОРГКОМІТЕТ



ЦЕНТР ВИСТАВОЧНИХ ТЕХНОЛОГІЙ
Тел./факс: 38 (048) 715 02 62
e-mail: nm@expo-odessa.com
www.expo-odessa.com











GRAIN & MARITIME DAYS IN ODESSA

MAY 23-26, 2018



WWW.MARITIMEDAYS.ODESSA.UA

WWW.APK-INFORM.COM





Для оформления подписки на еженедельный журнал «Транспорт» необходимо заполнить данный «Подписной Купон» и выслать в наш адрес электронной почтой (e-mail) или факсом, или почтой

ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКА

НАСТОЯЩИМ ПОДТВЕРЖДАЕМ СВОЁ НАМЕРЕНИЕ ОФОРМИТЬ ПОДПИСКУ:

Наименование компании: ____

____

Сроки подписки: *с* « __ » ______ *2017 г.* ______ *по* « __ » ______ *2017 г.* ______

Сроки подписки: *с* « __ » ______ *2018 г.* ______ *по* « __ » ______ *2018 г.* ______

Должность и Ф.И.О. руководителя: ____

____

ИНН ______________________ Свидетельство плательщика НДС № ______________________

Тел.: ______________________ Факс: ______________________

Юридический адрес: ____

____

Почтовый и электронный (E-mail) адреса доставки: ______________________

____

Контактное лицо — должность, Ф.И.О, тел., E-mail: ______________________

____

Вид деятельности: ____

______________________ www ______________________

ВЫДЕЛИТЕ или ОБОЗНАЧЬТЕ ЗНАЧКОМ √ ЗАИНТЕРЕСОВАВШИЕ ВАС ВЕРСИИ ЖУРНАЛА

	НАИМЕНОВАНИЕ ПОДПИСНОГО ПАКЕТА		
	КОМПЛЕКСНЫЙ ПАКЕТ (PDF + печатная версия)	**ЭЛЕКТРОННЫЙ ПАКЕТ (PDF-версия)**	**ПЕЧАТНЫЙ ПАКЕТ (печатная версия)**
ПЕРИОД ПОДПИСКИ	**Еженедельно:** ***1, 2, 3 недели месяца* — PDF-версия:** оперативная новостная и нормативная информация; ***4-ая неделя месяца* — печатная версия:** комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	**Еженедельно:** ***1, 2, 3 недели месяца*** — оперативная новостная и нормативная информация, ***4-ая неделя месяца*** — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	**Ежемесячно:** ***4-ая неделя месяца*** — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса
Период подписки с 01 июля по 31 декабря 2017 года			
1 месяц	493,00 грн.	330,00 грн.	218,00 грн.
3 месяца	1480,00 грн.	990,00 грн.	654,00 грн.
6 месяцев	2810,00 грн.	1881,00 грн.	1242,00 грн.
Период подписки с 01 января по 31 декабря 2018 года			
1 месяц	493,00 грн.	330,00 грн.	218,00 грн.
3 месяца	1480,00 грн.	990,00 грн.	654,00 грн.
6 месяцев	2810,00 грн.	1881,00 грн.	1242,00 грн.
9 месяцев	4126,00 грн.	2760,00 грн.	1825,00 грн.
12 месяцев	5322,00 грн.	3564,00 грн.	2354,00 грн.

______________________ / ______________________ /

дата подпись М.П. фамилия И.О., должность

ОТПРАВЬТЕ «ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКУ» ПОЧТОЙ или ФАКСОМ по АДРЕСУ:

УКРАИНА, 65001, г. ОДЕССА, А/Я 299, ИЗДАТЕЛЬСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ АО «ПЛАСКЕ», журнал «ТРАНСПОРТ»
Факс: **+38 (048) 7-385-375; 7-287-221**; тел.: **+38 (048) 7-385-385, 7-288-288.** E-mail: **info@transport-journal.com**
Тел.: **+38 (050) 390-54-09; +38 (067) 483-78-01** (Сергей Бохан). E-mail: **subscribe@transport-journal.com**;
Тел./факс: **+38 (044) 503-63-73;** тел.: **+38 (097) 232-92-55** (Татьяна Ятел). E-mail:**reklama@transport-journal.com**
WWW. TRANSPORT-JOURNAL.COM